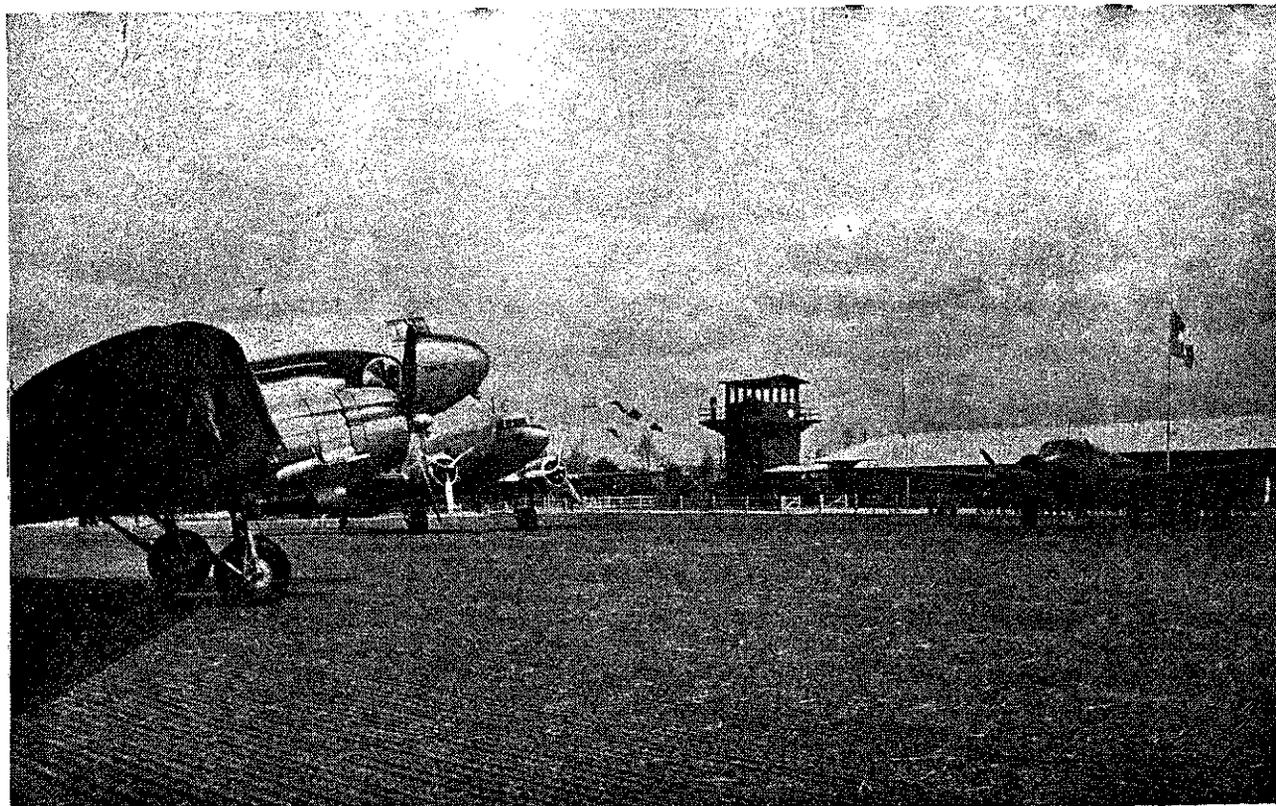


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

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



AÉRODROME DE BALE MULHOUSE — LA TOUR DE CONTROLE

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
20, RUE DES SAUVAGES, PARIS

Service Publicité : J. ARNAUD, 34, rue de Liège, Paris 8^e. — Tél. : Europe 51-15

SOMMAIRE

PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M.		NOTES TECHNIQUES :	
Séance du 5 août 1946.....	2	Le pont de Luzancy ...	14
NOTRE REMUNERATION	5	L'Aérodrome de Bâle-Mulhouse.....	16
LE ROLE DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSEES EN MATIERE D'URBANISME..	12	NOS MORTS :	
ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES DELEGUES DEPARTEMENTAUX A LA RECONSTRUCTION.	12	Pierre CHEVEREAU, Ingénieur des Ponts et Chaussées	19
LES CANTONNIERS	13	NAISSANCES, MARIAGES, DECES.....	20
		MOTS CROISES :	
		Solution du problème « Routes et Chemins »..	20



PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Lundi 5 Août 1946

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le lundi 5 août 1946, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. STAHL, Président.

Etaient présents : MM. CACHERA, CONCHE, COURBON, DELAIGUE, DEUTSCH, DOLLET, DURAND-DUBIEF, GENET, GUERBIGNY, ISSARTE, LEROY, PERRINEAU, RENOUX et STAHL.

Absents excusés : MM. BAUDET, DESVIGNES, JACQUINOT, JOUVENT, MACAREZ et VAUTHIER.

Assistaient à la séance : MM. René DURAND et SAINT-GUILHEM.

La séance est ouverte à 9 heures 35.

1° ADOPTION DE P.V. DE PRÉCÉDENTES SÉANCES.

Sous réserve d'une modification de forme demandée par M. RENOUX, le Comité adopte les textes qui lui sont proposés pour les procès-verbaux :

- de la réunion du Comité du 1^{er} juillet 1946,
- de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 1^{er} juillet 1946,
- de la réunion du Comité du 11 juillet 1946.

2° TRAITEMENTS, RÉMUNÉRATION.

M. STAHL rend compte des réunions et visites faites, au sujet des traitements, par le Comité du P.C.M. postérieurement au 11 juillet 1946.

Une réunion a été tenue le 17 juillet avec les représentants de la Fédération des Travaux Publics et du Syndicat des Ingénieurs des T.P.E. Le représentant de la Fédération a indiqué que :

1°) le Gouvernement ne semble pas envisager un replâtrage général des traitements et que, si un reclassement prématuré est effectué pour certaines catégories de fonctionnaires (Magistrature et Enseignement notamment), la Fédération essaiera d'en faire bénéficier les fonctionnaires techniciens ;

2°) la Fédération a décidé de n'engager, pour le moment, aucune action spéciale en invoquant le statut de l'Electricité de France, estimant inopportun de créer une agitation autour de ce statut et s'en remettant, sur ce point, à la Commission Interministérielle de Reclassement.

M. STAHL a manifesté, au cours de cette réunion du 17 juillet dernier, ses regrets qu'aucune action immédiate ne soit engagée pour éviter

que soit ensuite opposé l'argument de la situation préexistante. Il a ajouté que le P.C.M. ferait connaître cette position au Ministre des Travaux Publics.

Celui-ci a reçu une délégation du P.C.M. le 30 juillet et, à nouveau, le 1^{er} août ; l'accueil très bienveillant et compréhensif du Ministre a permis de reconnaître la gravité de la situation actuelle, accusée par la disparité entre le sort des fonctionnaires et celui des employés des Sociétés Nationalisées déjà sensible à l'intérieur du seul Département des Travaux Publics. Le Ministre serait favorable au principe d'une harmonie étroite avec les salaires de la S.N.C.F.

Après examen de la loi récente accordant une indemnité aux fonctionnaires, le Comité estime que le mode de calcul de la prime de rendement doit permettre de faire varier cette dernière en tenant compte de cette nouvelle indemnité.

Après échange de vues, le Comité demande à l'Equipe Traitement-Rémunération de rédiger de suite une lettre à ce sujet, afin de la remettre aux Ministres des Travaux Publics et de la Production Industrielle. Il demande ensuite à l'Equipe de se préoccuper de revoir les arguments remis au Ministre à l'occasion de la comparaison avec la S.N.C.F. et de préparer un rapport qui pourra être remis à la Commission de Reclassement.

Le Comité prend connaissance du texte de la lettre remise au Ministre de la Production Industrielle, par M. MACAREZ au nom du personnel des Circonscriptions Electriques et de la Direction de l'Electricité, en liaison avec le P.C.M., pour demander que les Fonctionnaires des Ponts et Chaussées détachés dans les Services de l'Electricité soient traités au moins aussi bien que le personnel qu'ils sont appelés à contrôler.

3° SYNDICATS CHRÉTIENS DES TRAVAUX PUBLICS.

M. STAHL donne lecture d'une lettre par laquelle le Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Travaux Publics informe le P.C.M. de la constitution de Syndicats Chrétiens des diverses catégories de fonctionnaires des Travaux Publics et offre leur collaboration au P.C.M. Le Comité décide de répondre favorablement à cette offre.

4° DÉLÉGUÉ DU GROUPE DE L'AFRIQUE DU NORD.

Le Groupe de l'Afrique du Nord a désigné M. JACQUINOT pour remplacer M. GRAFF comme Délégué de ce Groupe. Le Comité ratifie cette désignation et prend acte que ledit Groupe a été

invité à désigner un second Délégué, en conformité de la modification apportée au Règlement intérieur par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 1^{er} juillet 1946.

5° CONSTITUTION DE LA SECTION MINES DU P.C.M.

Le Comité prend acte que des élections sont en cours de préparation pour constituer le Sous-Comité de la Section Mines, conformément aux modifications apportées aux Statuts par cette même Assemblée Générale.

6° ACTIVITÉ DU GROUPE DE LYON.

Le Président rend compte de la tournée dans l'Iseran organisée par le Groupe de Lyon et à laquelle il a participé au nom du Comité du P.C.M.

7° PAIEMENT DES VACATIONS DE LA RECONSTRUCTION POUR 1945.

Le Comité prend acte d'une lettre, lue par M. ISSARTE, annonçant que l'Administration des Finances admet le paiement des vacations dues pour l'Exercice 1945 au titre du Ministère de la Reconstruction.

8° TITRE DES INGÉNIEURS CIVILS DE L'ECOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. STAHL donne lecture d'une lettre par laquelle M. GRELOT signale les abus commis, en matière de titre, par les Ingénieurs Civils de l'Ecole des Ponts et Chaussées. Le Comité décide d'écrire à ce sujet au Président de l'Association de ces Ingénieurs et de protester, dans chaque cas particulier constaté, au moyen d'une lettre type qui sera imprimée.

9° REPRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DANS DIVERS CONSEILS.

Le Comité adopte, avec une légère modification de forme, le texte de la lettre préparé par M. GENET, pour protester auprès du Ministre des Travaux Publics à l'occasion des désignations faites en dehors du personnel de cette Administration, pour représenter ce Ministère dans des Conseils d'Administration de Sociétés Nationalisées.

10° AVANCEMENTS.

M. STAHL signale que le Ministre des Travaux Publics lui a demandé que le P.C.M. présente une étude sur les lenteurs de l'avancement dans le Corps des Ponts et Chaussées. Le Comité

charge l'Equipe Recrutement-Personnel de préparer une note à ce sujet.

11° COOPÉRATIVE DE LA S.N.C.F.

Le Comité approuve une proposition de M. STAHL invitant l'Equipe Questions Sociales à étudier la possibilité d'affilier les fonctionnaires des Ponts et Chaussées et des Mines à la Coopérative d'Achats de la S.N.C.F.

12° LOGEMENT.

M. STAHL demande au Comité de se prononcer sur la convenance, pour le P.C.M., d'intervenir pour faciliter le logement de ses membres. Le Comité charge l'Equipe Logement de présenter des propositions pour demander à l'Administration Supérieure de prendre des mesures en vue d'améliorer la situation du logement en ce qui concerne son personnel.

La séance, levée à 11 heures 55 est reprise à 14 heures 45.

13° TRANSPORTS.

M. STAHL demande aux membres du Comité de faire connaître leurs observations sur le rapport définitif de l'Equipe Transports.

Il est procédé à un large échange de vues, duquel il résulte que, sous réserve d'observations de détails, le rapport dont il s'agit doit être présenté comme une des solutions possibles à la réorganisation des transports. Le Comité décide de publier ledit rapport dans le prochain Bulletin du P.C.M., en demandant aux Camarades de faire connaître à leurs Délégués de Groupe ou au Secrétariat du P.C.M., avant le 25 septembre prochain, s'ils sont d'avis de présenter ce rapport au Ministère des Travaux Publics au nom du P.C.M., toute observation de détails devant être écartée (1).

14° MÉTHODES.

M. René DURAND donne connaissance des observations reçues par l'Equipe Méthodes, sur le projet de rapport préparé par cette Equipe. Sous réserve des modifications à apporter pour tenir compte de ces observations, le Comité remercie l'Equipe Méthodes de son travail et décide la publication dudit rapport au Bulletin du P.C.M., après envoi au Ministre des Travaux Publics, suivant lettre que préparera l'Equipe en cause.

(1) Cette rédaction, qui s'écarte un peu de celle parue au Bulletin du P. C. M. de Septembre 1946, reflète plus exactement le sens des délibérations du Comité.

15° RÉORGANISATION DE L'ENSEIGNEMENT DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

M. STAHL rend compte des difficultés rencontrées pour la mise sur pied de propositions sur la réorganisation de l'enseignement à l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Le Comité décide de demander à l'Équipe Enseignement de poursuivre son étude.

16° APPLICATION DU SUPPLÉMENT COLONIAL EN ALGÉRIE.

Le Groupe de l'Afrique du Nord a demandé au P.C.M. d'intervenir pour qu'une décision soit prise admettant l'application du supplément colonial de 33 % au calcul de l'indemnité de fonctions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines en Algérie, comme il vient d'être admis pour les Ingénieurs des T.P.E. Le Comité invite l'Équipe Traitement-Rémunération à préparer une intervention en ce sens auprès de la Direction du Personnel.

17° CONTRÔLE DE L'EAU.

M. STAHL donne connaissance d'une lettre par laquelle l'Association des Ingénieurs du Génie Rural donne, sous réserve d'une modification de détail, son adhésion aux propositions préparées par le P.C.M., en ce qui concerne l'organisation du Contrôle des Distributions publiques d'Eau. Le Comité accepte cette modification et invite son Président à présenter des propositions en conséquence.

18° RECHERCHE SCIENTIFIQUE.

M. STAHL signale les difficultés rencontrées pour trouver des jeunes Ingénieurs candidats aux postes susceptibles de leur être offerts dans la Recherche Scientifique. Le Comité s'associe à son Président pour souhaiter qu'une propagande active soit entreprise en temps voulu, en vue de susciter des candidatures de ce genre.

19° DOCUMENTATION ADMINISTRATIVES.

Le Comité décide d'envoyer aux Délégués de Groupe les propositions préparées par M. SIEGFRIED en ce qui concerne l'organisation de la documentation administrative. Ces propositions seront examinées à la prochaine séance du Comité, à laquelle les Délégués de Groupe présenteront leurs observations.

20° RETRAITE DES INGÉNIEURS DU CADRE LATÉRAL.

Le P.C.M. a été informé par le Ministère des Travaux Publics des nouvelles difficultés soulevées par l'Administration des Finances, en ce qui concerne la liquidation des retraites des Ingénieurs du Cadre Latéral. M. DELAIGUE, après s'être renseigné auprès de la Direction du Personnel, présentera des propositions au Comité en vue d'une nouvelle intervention du P.C.M.

La séance est levée à 17 heures 10, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le lundi 9 septembre 1946, en deux séances, l'une à 9 heures 30, l'autre à 14 heures 30.

Le Secrétaire,
DEUTSCH.

Le Président,
STAHL.

AVEZ-VOUS FAIT CONNAITRE VOTRE NOUVELLE ADRESSE
AU SECRÉTAIRE : 28, Rue des Sts-Pères

AVEZ-VOUS PAYÉ VOTRE COTISATION

Voir à ce sujet les indications données dans le Bulletin du P.C.M. de Mars 1946 (pages 26 et 27).

Notre Rémunération

RÉFÉRENCE — Procès-verbal de la séance du Comité du P C M du 5 août 1946 (page 2 du présent Bulletin) :

« Le Ministre serait favorable au principe d'une harmonie étroite avec les salaires de la S. N. C. F.. »

« Après échange de vues, le Comité demande à l'Equipe Traitement-Rémunération... de se préoccuper de revoir les arguments remis au Ministre à l'occasion de la comparaison avec la S. N. C. F. et de préparer un rapport qui pourra être remis à la Commission de Classement.. »

Le Président du P. C. M. a, le 1^{er} septembre 1946, adressé à M le Ministre des Travaux Publics la lettre suivante, adoptée par le Comité, sur le rapport de l'Equipe Traitement-Remunération.

Monsieur le Ministre,

Dans l'étude sur notre rémunération que nous avons eu l'honneur de vous présenter en Janvier dernier, nous avons déjà eu l'occasion de mettre en lumière la disparité existant entre les traitements des fonctions des Ponts et Chaussées et ceux des agents des secteurs nationalisés.

Plus récemment, à la suite de la parution du statut du personnel des industries électriques et gazières et de la révision générale des traitements des agents de la S.N.C.F., nous avons a nouveau, verbalement, attiré votre attention sur ce point.

Au moment où, conformément aux engagements pris par le Gouvernement, va s'opérer un reclassement général des fonctionnaires et où, par conséquent, votre Administration va avoir à formuler des propositions en ce qui concerne notre Corps, nous estimons nécessaire de revenir une fois encore sur cette importante question pour vous confirmer et vous préciser notre point de vue.

La nationalisation des grands services publics (chemins de fer, charbonnages, électricité et gaz), qui vient de s'effectuer au cours des dernières années, s'est accompagnée de l'octroi de statuts fixant les garanties et avantages accordés au personnel des sociétés nationalisées. Une telle mesure ne peut que recueillir l'approbation générale et il n'est jamais entré dans l'esprit des fonctionnaires des Administrations traditionnelles d'en discuter l'opportunité. Ces fonctionnaires, et en particulier, parmi eux, les techniciens des Grands Corps de l'Etat, ne peuvent toutefois s'interdire de trouver injustifié l'écart existant entre la situation des nouveaux agents de l'Etat et leur propre situation.

Il y a encore cinquante ans, en effet, le service des Ingénieurs de l'Etat pouvait comporter des loisirs, une sécurité et une certaine tranquillité, qui s'opposaient nettement aux risques et aux responsabilités des Ingénieurs de l'Industrie privée. Mais il ne saurait être mis en doute que, depuis cette époque, les tâches qui ont été confiées aux fonctionnaires techniciens ont

pris une importance beaucoup plus grande et que leurs responsabilités se sont énormément accrues, alors que les risques de l'industrie ont sensiblement diminué, notamment dans les entreprises nationalisées. On peut bien dire qu'actuellement, à ce point de vue, on n'aperçoit plus de différence sensible à grade équivalent, entre un Ingénieur de la S. N. C. F., des Houillères, de l'E. D. F. et un Ingénieur des Ponts et Chaussées ou des Mines ; ils sont classés dans deux catégories juridiques différentes, mais sur le plan économique, il y a quasi-identité ; et il y a lieu de se féliciter de cette évolution, car elle correspond à une « industrialisation » certaine de nos Services, qui doit donner les avantages correspondant à ceux que l'on recherche en combattant la « fonctionnarisation » dans les industries nationalisées.

Pour compléter cette évolution et ce rapprochement, il serait absolument logique de donner aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines un statut équivalent à celui du personnel des sociétés nationales, comportant notamment :

1°) les mêmes avantages en matière de congés, sécurité sociale, etc.

2°) la fixation, pour l'ensemble du personnel d'un éventail de salaires sensiblement égaux à ceux pratiqués dans ces Sociétés.

Or, actuellement, en ce qui nous concerne, et malgré l'augmentation de 25 % des traitements que vient de décider le Gouvernement, on est encore très loin de compte. Il suffit pour s'en convaincre de se reporter aux comparaisons que l'on peut établir (v. pièces jointes n° 1, 2 et 3) entre les émoluments des fonctionnaires des Ponts et Chaussées d'une part et ceux de la S.N.C.F. (révisés au 1^{er} juillet 1946), des exploitations minières (décret du 14 juin 1946), ou d'Electricité et Gaz de France (décret du 22 juin 1946) d'autre part.

Ces comparaisons montrent clairement la disparité qui existe actuellement entre les traitements des Ingénieurs de l'Etat et ceux des so-

ciétés nationalisées. Les rapports de traitement qui s'en déduisent sont en particulier très éloquents. On constate qu'ils varient :

— de 0,45 à 0,66 avec moyenne générale comprise entre 0,50 et 0,55 dans le cas de la S.N.C.F.;

— de 0,51 à 0,66 avec moyenne générale de l'ordre de 0,55 à 0,60 dans le cas des exploitations minières ;

— de 0,42 à 0,60 avec moyenne générale de l'ordre de 0,50 dans le cas des industries électriques et gazières.

D'une façon générale on peut donc dire qu'un Ingénieur des Ponts et Chaussées perçoit en moyenne à peine plus de la moitié des émoluments de son homologue des secteurs nationalisés. Autrement dit le « coefficient de dévalorisation » de la profession est actuellement de peu inférieur à 50 %, encore cette comparaison ne fait état que des rémunérations proprement dites et la dévalorisation apparaîtrait encore plus profonde si l'on faisait intervenir les avantages en nature, souvent considérables, dont jouit le secteur nationalisé.

C'est justement ce que traduisent sous une autre forme les assimilations de fonctions que l'on peut déduire des parités de traitements entre fonctionnaires des Ponts et Chaussées et agents des sociétés nationalisées. Ces assimilations qui conduisent à des résultats absolument inattendus dans le cas de l'E.D.F. (voir pièce n° 4) mettent encore en évidence dans le cas de la S.N.C.F., le déclassement systématique des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et de leurs subordonnés (voir pièce n° 5).

Or, c'est ce dernier cas qui touche de plus près les fonctionnaires des Travaux Publics à tous les échelons. N'est-il pas anormal de ne pas traiter sur le pied d'égalité un chef de section et un Ingénieur T.P.E. ou un Ingénieur S.N.C.F. et un Ingénieur des Ponts et Chaussées. De part et d'autre on trouve une tâche très abondante, des responsabilités souvent très grosses, une formation professionnelle très poussée.

Les méthodes de travail se ressemblent et la matière en est sensiblement la même : il n'est pas plus difficile de construire ou d'entretenir une voie ferrée que de construire ou d'entretenir une route, un canal ou un port ; il n'est pas plus délicat de construire un pont-rail que de construire un pont-route. Il n'est pas jusqu'aux origines qui ne soient souvent communes aux deux catégories de personnel, avec toutefois une nuance de sévérité en moins dans le recrutement de la S.N.C.F. (certains chefs de district peuvent passer chefs de section sans concours — les Ingénieurs d'Arrondissement sortant de l'Ecole Polytechnique ne sont pas la majorité). En pou-

sant l'analyse on ne pourrait finalement faire apparaître qu'une seule et sensible différence résidant dans l'organisation des services, laquelle à la S.N.C.F., semble procéder d'une centralisation plus poussée : centralisation des affaires à l'Arrondissement où l'Ingénieur dispose d'un service fortement charpenté avec plusieurs Ingénieurs adjoints ; centralisation des études tant soit peu importantes à la région où chaque Ingénieur en Chef de subdivision s'accompagne également d'un abondant personnel qualifié.

Placés devant des tâches et des responsabilités analogues mais beaucoup moins bien secondés ou aidés, les fonctionnaires techniciens des Ponts et Chaussées produisent donc, à tous les échelons, un effort au moins égal à celui de leurs homologues de la S.N.C.F. Il serait dès lors illogique de laisser subsister une énorme disparité de traitement qui heurte le bon sens et les met dans une position d'infériorité.

Or, une occasion s'offre de rétablir la situation des fonctionnaires de l'Administration des Travaux Publics : elle résulte du prochain reclassement général des agents de l'Etat auquel il doit être procédé avant le 1^{er} octobre.

Nous fondant sur une assimilation que nous pensons avoir suffisamment justifiée, nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de bien vouloir, à cette occasion, formuler en faveur de vos fonctionnaires, et en particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, des propositions de revalorisation basées sur les conditions en vigueur à la S.N.C.F. (voir pièce n° 6).

Si, comme vous avez bien voulu nous le laisser espérer lors d'une audience récente, vous adoptez ce point de vue, nous nous tiendrons naturellement à votre disposition pour examiner avec vos services les modalités d'application à notre Corps du barème de la S.N.C.F. Dès à présent, il nous apparaît qu'il y aurait intérêt à conserver la disposition concernant l'existence d'échelons d'ancienneté à l'intérieur de chaque échelle, — c'est-à-dire, dans notre cas, de chaque grade et celle relative à la prime de fin d'année qui, dans notre cas, correspondrait à la prime de rendement du décret du 7 juillet 1945, suffisamment révalorisée pour tenir compte des différences d'importance des postes et des travaux supplémentaires réellement effectués. Dans cette hypothèse les traitements bruts des Ingénieurs devraient donc s'inspirer de ceux du barème joint (voir pièce n° 6) et les primes de rendement devraient correspondre, en moyenne, aux pourcentages qui y sont figurés.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre entier et respectueux dévouement.

STAHL.

ANNEXE N° I

**Comparaison des émoluments des Ingénieurs des T. P. E. et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
avec ceux des agents de la S. N. C. F.**

	PONTS ET CHAUSSEES			S. N. C. F.		OBSERVATIONS
	CATÉGORIE	TRAITEMENT MOYEN (1)	RAPPORT DES TRAITEMENTS	TRAITEMENT MOYEN (2)	CATÉGORIE	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs des T.P.E.</i>					
de début de carrière	Adjoints de 4 ^e cl. 1 ^{re} éch.	98.000		146.000	sous-chef de section (échelle 14)	(1) Il est tenu compte dans le calcul du traitement moyen des fonctionnaires des Ponts et Chaussées :
de fin de carrière	cl. exceptionnelles 2 ^e éch.	218.000		356.000	sous-Ingénieurs Chef de Sect. M. C. (échelle 18).	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs des P. et C.</i>			128.000	Ingénieurs Adjoints (échelle B).	— pour les <i>Ingénieurs des T.P.E.</i> d'une indemnité de fonction de 13.100 et d'une prime de rendement moyenne de 17.500 f.
de début de carrière	3 ^e classe 2 ^e échelon	190.500	0,57	368.000	Ingénieur (échelle C).	— pour les <i>Ingénieurs des Ponts et Chaussées</i> , d'une allocation spéciale de 50.000 frs et d'une prime de rendement moyenne égale à 16 % du traitement moyen budgétaire majoré du maximum de l'allocation spéciale.
de fin de carrière	1 ^{re} classe	273.000	0,45	606.000	Ingénieur principal (échelle G).	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs des P. et C.</i>					
âge moyen 40 ans	sur le point de devenir Ingénieur en Chef	273.000	0,58	468.000	Ingénieur principal (échelle F-6 ^e échelon).	— pour les <i>Ingénieurs en Chef</i> , d'une allocation spéciale de 75.000 frs et d'une prime de rendement moyenne égale à 24 % du traitement moyen budgétaire majoré du maximum de l'allocation spéciale.
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs en Chef des P. et C.</i>					
de début de carrière	2 ^e classe	375.500	0,66	570.000	Ingénieur en chef (échelle H).	— pour les <i>Inspecteurs Généraux</i> d'une allocation spéciale de 75.000 frs et d'une prime de rendement moyenne égale à 8 % du traitement moyen budgétaire majoré du maximum de l'allocation spéciale.
de fin de carrière	Hors classe	414.000	0,46	891.000	Ingénieur en chef (échelle L).	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs en Chef des P. et C.</i>					
âge moyen 52 ans	X sur le point de devenir Inspecteur Général	414.000	0,53	775.000	Ingénieur en chef (échelle K-8 ^e échelon).	(2) Les traitement des agents de la S.N.C.F. comprennent le traitement statutaire brut et la prime fixe d'année (moyenne).
EMOLUMENTS	<i>Inspecteurs Généraux des P. et C.</i>					
de début de carrière	3 ^e classe 2 ^e échelon	449.500	0,53	851.500	Ingénieur en chef et Inspecteur général (échelle L).	(3) Le grade d'Ingénieur-Adjoint est accessible sans concours aux Chefs de section.
de fin de carrière	1 ^{re} classe	549.500	0,57	967.000	Directeur (échelle M).	

NOTA. — Les chiffres ci-dessus, en ce qui concerne les fonctionnaires des Ponts et Chaussées, supposent que, comme l'a demandé le P.C.M., la prime de rendement instituée par le décret du 7 juillet 1945, sera, tout comme l'allocation spéciale, passible de la majoration de 25 %. Ce point n'est pas encore acquis, et s'il devait ne pas l'être, les différences s'en accentueraient d'autant.

ANNEXE N° 2

Comparaison des émoluments des Ingénieurs des T. P. E. et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées avec ceux du personnel des exploitations minières

	PONTS ET CHAUSSEES			EXPLOITATIONS MINIERES (JOUR)		OBSERVATIONS
	CATÉGORIE	TRAITEMENT MOYEN (1)	RAPPORT DES TRAI- TEMENTS	TRAITEMENT MOYEN (2)	CATÉGORIE	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs des T.P.E.</i>					
de début de carrière	Adjoints de 4 ^e cl. 1 ^{er} éch.	98.000		171.000	Ingénieur Adjoint échelle X (coefficient 250).	(1) Il est tenu compte dans le calcul du traitement moyen des fonctionnaires des Ponts et Chaussées : — pour les <i>Ingénieurs des T.P.E.</i> d'une indemnité de fonction de 13.100 et d'une prime de rendement moyenne de 17.500 f.
de fin de carrière	cl. exceptionnelles 2 ^e éch.	218.000		417.000	Ingénieur divisionnaire échelle 5 (coefficient 600).	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs des P. et C.</i>					
de début de carrière	3 ^e classe 2 ^e échelon	190.500	0,60	312.900	Ingénieur divisionnaire échelle 5 (coefficient 450).	— pour les <i>Ingénieurs des Ponts et Chaussées</i> , d'une allocation spéciale de 50.000 frs et d'une prime de rendement moyenne égale à 16 % du traitement moyen budgétaire majoré du maximum de l'allocation spéciale.
de fin de carrière	1 ^{re} classe	273.000	0,51	534.400	Ingénieur Principal échelle 8 (coefficient 750).	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs des P. et C.</i>					
âge moyen 39 ans	Ancien Polytechnicien sur le point de devenir Ingénieur en Chef.	273.000	0,58	470.200	Ingénieur Principal échelle 7 (coefficient 670).	— pour les <i>Ingénieurs en Chef</i> , d'une allocation spéciale de 75.000 frs et d'une prime de rendement moyenne égale à 24 % du traitement moyen budgétaire majoré du maximum de l'allocation spéciale.
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs en Chef</i>					
de début de carrière	2 ^e classe	376.500	0,66	571.700	Ingénieur en chef échelle 9 (coefficient 796).	— pour les <i>Inspecteurs Généraux</i> d'une allocation spéciale de 75.000 frs et d'une prime de rendement moyenne égale à 8 % du traitement moyen budgétaire majoré du maximum de l'allocation spéciale.
de fin de carrière	Hors classe	414.000	0,60	685.700	Ingénieur en chef échelle 10 (coefficient 940).	
EMOLUMENTS	<i>Inspecteurs Généraux</i>					
de début de carrière	2 ^e classe. 2 ^e échelon	449.500			situations hors classification.	(2) Il est tenu compte dans le calcul des émoluments des agents des houillères (jour) des primes moyennes de services rendus qui figurent dans le décret du 14 juin 1946 (J. O. du 15 juin 1946, et qui concernent les Ingénieurs commandant du personnel ouvrier.
	1 ^{re} classe	549.500				

NOTA. — Les chiffres ci-dessus, en ce qui concerne les fonctionnaires des Ponts et Chaussées, supposent que, comme l'a demandé le P.C.M., la prime de rendement instituée par le décret du 7 juillet 1945, sera, tout comme l'allocation spéciale, passible de la majoration de 25 %. Ce point n'est pas encore acquis, et s'il devait ne pas l'être, les différences s'en accentueraient d'autant.

ANNEXE N° 3

**Comparaison des émoluments des Ingénieurs des T. P. E, et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
avec ceux du personnel des industries électriques**

	PONTS ET CHAUSSEES			INDUSTRIES ELECTRIQUES		OBSERVATIONS
	CATÉGORIE	TRAITEMENT MOYEN (1)	RAPPORT DES TRAITEMENTS	TRAITEMENT MOYEN (2)	CATÉGORIE	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs des T.P.E.</i>					
de début de carrière	Adjoints de 4 ^e cl. 1 ^{er} éch.	98.000		205.920	Contremaître principal (échelle 14) coefficient 300 (3).	(1) Il est tenu compte dans le calcul du traitement moyen des fonctionnaires des Ponts et Chaussées :
de fin de carrière	cl. exceptionnelles 2 ^e éch.	218.000		480.480	Ingénieur de 2 ^e classe (échelle 17) coefficient 700.	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs des P. et C.</i>					
de début de carrière	2 ^e classe, 2 ^e échelon	190.500	0,50	377.520	Ingénieur de 2 ^e classe (échelle 17) coefficient 550.	— pour les <i>Ingénieurs des Ponts et Chaussées</i> , d'une allocation spéciale de 50.000 frs et d'une prime de rendement moyenne égale à 16 % du traitement moyen budgétaire majoré du maximum de l'allocation spéciale.
de fin de carrière	1 ^{re} classe	273.000	0,51	535.400	Ingénieur de 1 ^{re} classe (échelle 18) coefficient 780.	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs des P. et C.</i>					
âge moyen 39 ans	Ancien Polytechnicien sur le point de devenir Ingénieur en Chef.	273.000	0,55	494.200	Ingénieur de 1 ^{re} classe (échelle 18) coefficient 720.	— pour les <i>Ingénieurs en Chef</i> , d'une allocation spéciale de 75.000 frs et d'une prime de rendement moyenne égale à 24 % du traitement moyen budgétaire majoré du maximum de l'allocation spéciale.
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs en Chef</i>					
de début de carrière	2 ^e classe	376.500	0,60	617.760	Ingénieur en Chef (échelle 19) coefficient 900.	— pour les <i>Inspecteurs Généraux</i> d'une allocation spéciale de 60.000 frs et d'une prime de rendement moyenne égale à 8 % du traitement moyen budgétaire majoré du maximum de l'allocation spéciale.
de fin de carrière	Hors classe	414.000	0,42	988.400	Directeur 1 ^{er} échelon (échelle 20) coefficient 1.440.	
EMOLUMENTS	<i>Ingénieurs en Chef</i>					
âge moyen 52 ans	Ancien polytechnicien sur le point de devenir Inspecteur Général	414.000	0,48	864.900	Directeur 1 ^{er} échelon (échelle 20) coefficient 1.260.	(2) Il est tenu compte dans le calcul des émoluments, de l'indemnité résidentielle et de la gratification de fin d'année.
EMOLUMENTS	<i>Inspecteurs Généraux</i>					
de début de carrière	2 ^e classe, 2 ^e échelon	449.500	0,43	1.029.600	Personnel E.D.F. hors classification coefficient de début 1.500.	(3) Les coefficients indiqués sont les coefficients de hiérarchie professionnelle.
de fin de carrière	1 ^{re} classe	549.500			Personnel E.D.F. hors classification.	

NOTA. — Les chiffres ci-dessus, en ce qui concerne les fonctionnaires des Ponts et Chaussées, supposent que, comme l'a demandé le P.C.M., la prime de rendement instituée par le décret du 7 juillet 1945, sera, tout comme l'allocation spéciale, passible de la majoration de 25 %. Ce point n'est pas encore acquis, et s'il devait ne pas l'être, les différences s'en accentueraient d'autant.

ANNEXE N° 4

Assimilations entre fonctionnaires des Ponts-et-Chaussées et agents de l'E. D. F. telles qu'elles résultent des parités de traitements

GRADE	TRAITEMENT MENSUEL MOYEN POUR UNE ANCIENNETÉ MOYENNE (1/13 DU TRAITEMENT ANNUEL) (1)	COEFFICIENT PAR RAPPORT AU SALAIRE DU MANŒUVRE CATÉGORIE I DU STATUT (2)	ÉCHELLE DU STATUT DÉCOULANT DES TRAITEMENTS ACTUELS	FONCTIONS CORRESPONDANTES A E.D.F.	OBSERVATIONS
Agent de bureau	7.000	1,27	2	Garçon de bureau	En groupant les Ingénieurs T.P.E. en une seule catégorie le traitement moyen ressort à 14.000 le coefficient à 2,52 l'échelle à 11 et la fonction : Chef d'équipe d'ouvriers qualifiés.
Adjoint Technique	9.900	1,80	6	Ouvrier ordinaire	
Ing. Adj. T.P.E.	10.500	1,94	7	Ouvrier qualifié	
Ing. des T.P.E.	16.000	2,88	12	Contre-maitre ordinaire	
Ing. Ordinaire	19.000	3,46	13	Contre-maitre	
Ing. en Chef	31.000	5,66	16	Ing. 3 ^e classe	
Inspecteur Général	39.000	7,14	18	Ing. 1 ^{re} classe	

(1) Calculé avec le taux de l'indemnité de résidence maxima soit $16.000 \times 1,25$.

(2) Calculé avec un taux de majoration résidentielle maxima de 25 % soit $4.400 \times 1,25 = 5.500$ f.

NOTE. — Il est à remarquer que le champ d'action de la majoration de 25 % (E.D.F.) est plus étendu que le champ d'action (fonctionnaires) de l'indemnité de $16.000 \times 1,25$.

ANNEXE N° 5

Assimilations entre fonctionnaires des Ponts et Chaussées et agents de la S. N. C. F. telles qu'elles résultent des parités de traitements

GRADE	TRAITEMENT MOYEN TOUTES INDEMNITÉS COMPRIS (1)	ÉCHELLE ET ÉCHELON CORRESPONDANT A UN TRAITEMENT A LA S. N. C. F.	FONCTION CORRESPONDANTE	OBSERVATIONS
Agent de bureau	74.500	Ech. 3-5 ^e échelon	Cantonnier	(1) Y compris prime de rendement supposée majorée de 25 % ce qui n'est pas encore acquis.
Adjoint Technique	114.000	Ech. 8-5 ^e échelon	Surveillant piqueur	
Ingénieurs T.P.E.	150.000	Ech. 11-5 ^e échelon	Chef de district à début de carrière	
Ingénieur Ordinaire	245.000 (2)	Ech. 17-5 ^e échelon	Chef de section (à mi-carrière)	(2) Compte tenu de la prime de fin d'année. A la majoration de 25 % près, ces chiffres sont ceux qui ont été établis dans le rapport « Notre rémunération »
Ingénieur en Chef	395.000 (2)	Ech. B-8 ^e échelon	Ingénieur d'un petit Arrondissement ou Ingénieur Adjoint en fin de carrière	
Inspecteur Général	480.000 (2)	Ech. F-6 ^e et 7 ^e éch.	Ingénieur d'Arrondissement sur le point de passer Ingénieur en Chef	

ANNEXE N° 6

Traitements mensuels bruts et pourcentages de la prime de fin d'année des fonctionnaires supérieurs de la S. N. C. F.

		NUMEROS DES ECHELONS ET DELAIS D'AVANCEMENT						POURCENTAGE DE LA PRIME NORMALE DE FIN D'ANNÉE
		4° ECHELON	5° ECHELON	6° ECHELON	7° ECHELON	8° ECHELON	9° ECHELON	
		3 ans	3 ans	3 a. 1/2	3 a. 1/2	4 ans	4 ans	
Ingénieur adjoint et Ingénieur d'un petit arrondissement	A	20.300	22.000	23.700	25.400	27.100	28.800	15 %
	B	22.000	23.700	25.400	27.100	28.800	30.500	17 %
	C		25.800	27.650	29.500	31.360	33.200	19 %
Ingénieur, Chef d'Arrondissement et Chef de subdivision	D		26.500	28.550	30.600	32.650	34.700	21 %
	E		27.400	29.600	31.800	34.000	36.200	23 %
	F			31.500	33.900	36.300	38.700	24 %
	G			32.600	35.200	37.800	40.400	25 %
Ingénieur en Chef Chef d'une subdivision	H				37.700	40.450	43.200	26 %
	I				40.500	43.250	46.000	27 %
	J					46.750	49.500	28 %
Ingénieur en Chef, Chef du service régional Directeur de région	K					50.100	53.100	29 %
	L					54.500	57.100	30 %
	M					59.000	62.000	30 %

Le rôle des Services des Ponts et Chaussées en matière d'urbanisme

Par lettre du 9 mars 1946, le Président du P.C.M. avait exposé au Ministère des Travaux Publics et des Transports l'opinion de notre Association sur le rôle que devraient jouer les Services des Ponts et Chaussées dans les questions d'urbanisme et formulé certaines suggestions sur les mesures à prendre au sein de ce Ministère pour coordonner l'action des différents Services et Organismes dépendant de ce Ministère, dans les problèmes d'urbanisme. Cette lettre a été publiée à la page 11 du Bulletin du P.C.M. de mars 1946.

Dans sa réponse du 8 août 1946, le Ministère des Travaux Publics a fait connaître au Président du P.C.M. que la première question soulevée figure parmi celles qu'a étudiées une Commission comprenant des représentants de ce Mi-

nistère et des représentants du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

Cette Commission a conclu que les Services des Ponts et Chaussées devraient jouer un rôle important en matière de plans d'aménagement, pour ce qui concerne les Services Publics dont ils ont la charge ou le contrôle.

Le Ministère des Travaux Publics fait siennes les conclusions de ladite Commission et en informera le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme en lui demandant, s'il les approuve, ses propositions sur les mesures à prendre pour leur donner une suite pratique.

La deuxième question soulevée par la lettre du P.C.M. sera soumise aux délibérations du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Association professionnelle des délégués départementaux à la Reconstruction

M. WALWEIN, Délégué Départemental du Pas-de-Calais et M. CORTADE, Délégué Départemental de Seine-et-Oise ont pris l'initiative de créer une Association Professionnelle des Délégués Départementaux du M. R. U. (A.D.R.U.).

Tout en reconnaissant que les Ingénieurs des

Ponts et Chaussées étaient déjà groupés au P. C. M., ils ont proposé à ceux d'entre eux qui sont Délégués Départementaux d'adhérer à la nouvelle Association ou tout au moins à participer à ses travaux.

Le Comité du P. C. M. ne voit que des avantages à ce que les Camarades Délégués Départementaux adhèrent, à titre individuel à cette nouvelle Association, à la condition que celle-ci reste, comme le P. C. M., une Association Professionnelle et non un Syndicat affilié à telle ou telle Confédération.

Le Comité fait confiance aux Camarades pour le saisir des questions qui pourraient être soulevées dans la nouvelle Association, susceptibles d'avoir une répercussion sur nos intérêts professionnels Ponts et Chaussées.

Les Cantonniers

Nous avons signalé, dans notre N° de Septembre 1946 (page 58) que le Président du P. C. M. avait adressé, le 7 août dernier, une lettre au Syndicat National des Cantonniers et Chefs-Cantonniers de France et des Colonies. Le P. C. M. a reçu le 19 août dernier, du Secrétaire Général de ce Syndicat, la lettre suivante :

« Monsieur le Président,

« En mon nom personnel et en ma qualité de représentant des Cantonniers et Chefs-Cantonniers, je vous remercie très vivement de votre lettre du 7 courant. Croyez que tous nos Camarades apprendront avec un sentiment de fierté la position que vous adoptez en vue de l'intégration du personnel des Cantonniers Départementaux dans le cadre des Ponts et Chaussées.

« Etant leur représentant, je veux espérer, et j'œuvrerai pour cela, que, dans l'avenir, toutes les satisfactions soient permises dans l'emploi

de notre main-d'œuvre, car les Cantonniers et Chefs-Cantonniers n'ont qu'un seul désir : voir conserver à l'Administration des Ponts et Chaussées le bon renom qu'elle possède actuellement et nous ferons bloc autour de ses Chefs pour maintenir cet idéal.

« Je vous adresse une documentation établie par le Syndicat et qui fait, si j'ose dire, l'explication de notre Corporation, en précisant ses aspirations.

« Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

« Le Secrétaire Général,

TOURON ».

Cette lettre fait honneur au Corps des Cantonniers et le Comité P. C. M. a chargé son Equipe « Personnel » d'étudier la documentation sus-visée.

Avis aux Camarades

Mon cher Camarade,

Avant de fermer ce Numéro du Bulletin, de le classer, et de l'oublier, vous avez un certain nombre de décisions à prendre :

I° Envoyer votre cotisation au Trésorier, 28, rue des Saints-Pères, si vous ne l'avez déjà fait.

II° Prendre contact avec les **Equipes de Travail**, dont les travaux vous intéressent, ou auxquelles vous pouvez apporter une contribution intéressante.

III° Adresser au camarade PROT, Ingénieur en Chef, au Ministère, pour insertion au Bulletin :

a) Un bref article technique sur les travaux que vous poursuivez actuellement dans votre service.

b) Toutes communications, demandes de renseignements, suggestions, critiques, communications personnelles (avis de fiançailles, mariage, naissance, décès), problèmes de mathématiques, d'échecs, de bridge, de mots croisés, etc.

c) Les changements d'adresse.

NOTES TECHNIQUES

Le pont de Luzancy en béton précontraint système Freyssinet



Le pont de Luzancy
pendant les épreuves sous charge roulante

Le 2 mai dernier ont eu lieu les épreuves du Pont de Luzancy de 55.00 de portée — sur la Marne.

Cet ouvrage donne passage à la Route Nationale N° 369 de La Ferté-sous-Jouarre à Château-Thierry.

A cette occasion, il a paru curieux de rapprocher en un seul tableau les quatre ponts (le renforcement de 1890 fut une véritable reconstruction) construits depuis 1831, pour remplacer le bac existant antérieurement.

On notera sans doute avec intérêt la progression croissante des surcharges admises et avec mélancolie celle décroissante des durées des ouvrages successifs 59 ans, 33 ans, 15 ans.

Espérons que cette progression sera interrompue par le nouvel ouvrage qui constitue une réussite incontestable de nouvelles techniques françaises, en premier lieu la précontrainte FREYSSINET et la préfabrication par blocs.

Les photographies ci-contre, prises pendant les essais, montrent la ligne audacieuse de ce pont dont les travaux sont exécutés sous la direction du Service Ordinaire de Seine-et-Marne.



LE NOUVEAU PONT DE LUZANCY
OU
LE " PIN-UP " - BRIDGE

Cliché " La Marne "

LE PONT DE LUZANCY

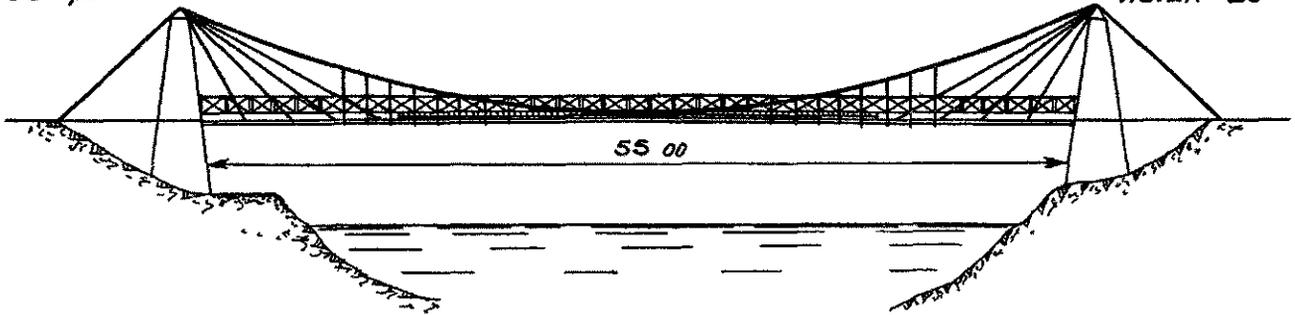
TROIS EPOQUES - TROIS TECHNIQUES

1831 · 1890 · 1923

TABLIER SUSPENDU RENFORCE EN 1890
chaussée de 2,50 2 trottoirs de 0,90

SURCHARGE
200^k par m²

BOIS 14^{M3}
ACIER 28^T

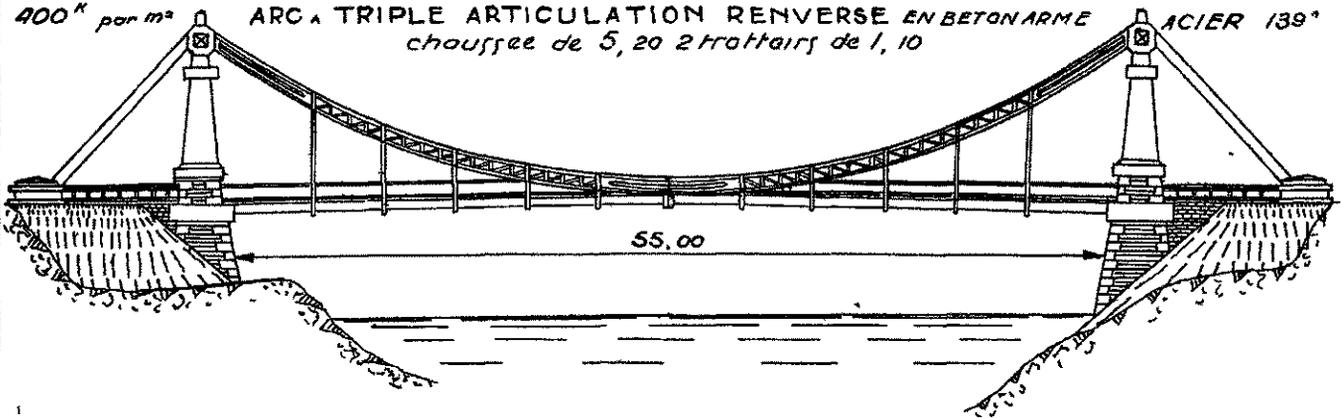


1925 · 1940

ARC A TRIPLE ARTICULATION RENVERSEE EN BETON ARME
chaussée de 5,20 2 trottoirs de 1,10

SURCHARGE
400^k par m²

BETON 300^{M3}
ACIER 139^T

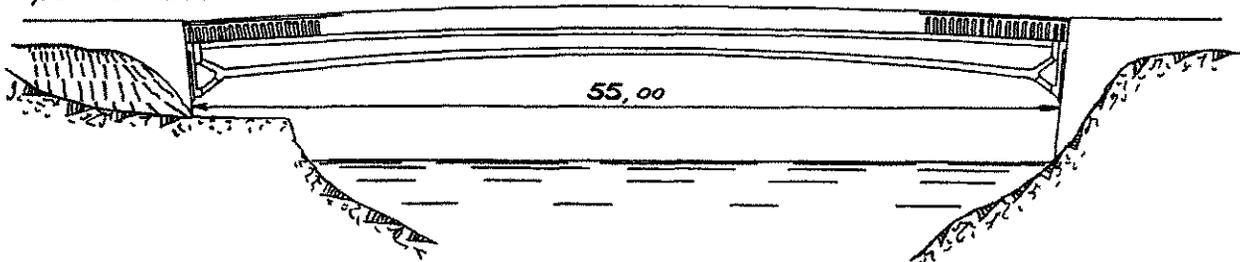


1945

PONT A BEQUILLES EN BETON PRECONTRAIN
(SYSTEME FREYSSINET)
chaussée de 6,00 2 trottoirs de 1,00

SURCHARGES
800^k par m² de chaussée
400^k par m² de trottoir

BETON 270^{M3}
ACIER 14^T



Aérodrome provisoire de Bâle-Mulhouse à Blotzheim (H.-R.)

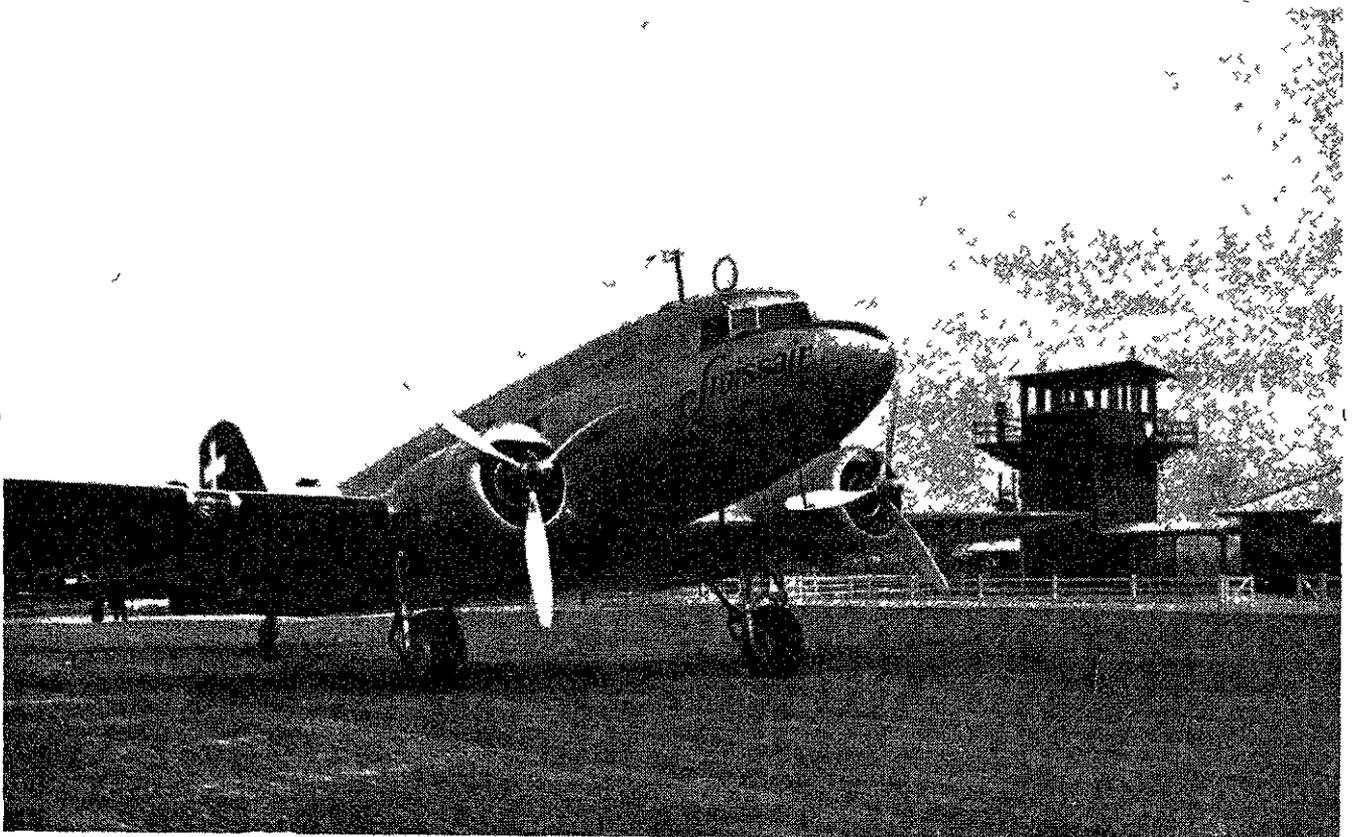
La ville de Bâle, enserrée par les hauteurs qui dominent la vallée du Rhin, ne dispose pas sur territoire Suisse d'emplacement permettant la création d'un aérodrome moderne. C'est pourquoi le gouvernement Suisse a proposé au gouvernement Français la création d'un aérodrome franco-suisse sur territoire français, cet aérodrome devant desservir à la fois le trafic aérien du Nord de la Suisse et celui du Sud de l'Alsace.

Sans attendre la fin des pourparlers diplomatiques engagés à ce sujet, M. le Ministre des Travaux Publics a décidé, le 23 février 1946, de construire à Blotzheim (Haut-Rhin) une piste provisoire en tôles perforées du système américain, en recommandant que les travaux soient terminés pour l'ouverture de la foire commerciale de Bâle, au début de mai.

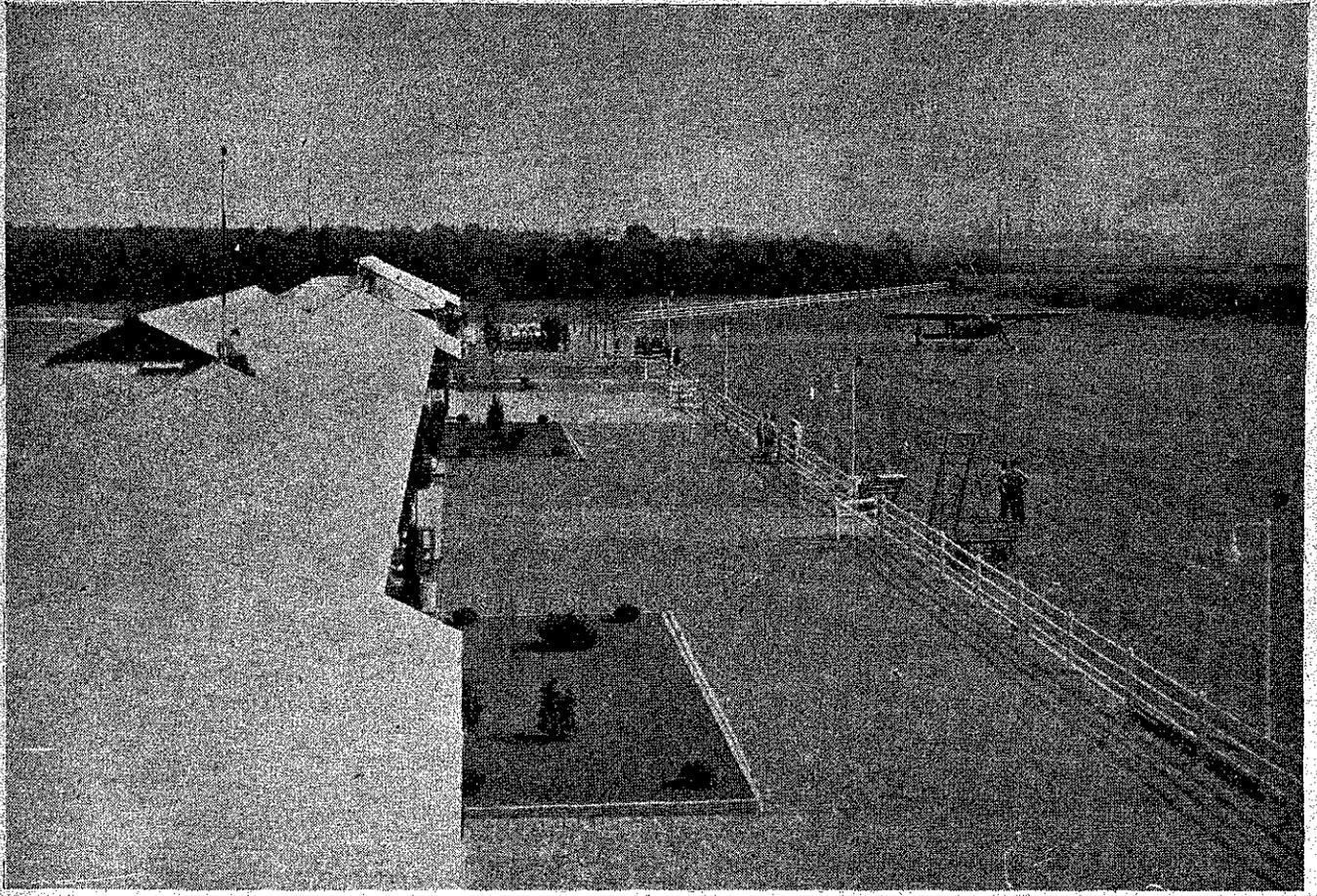
Les études ayant été immédiatement commencées, avec le concours actif des Ingénieurs de la Ville de Bâle, les travaux ont été entrepris par le Service des Ponts et Chaussées du département du Haut-Rhin, sous la haute direction des Services de l'Air du Ministère des Travaux Publics, et terminés à la date prescrite.

Les installations comprennent la piste proprement dite de 1280 m. de longueur et 40 mètres de largeur, se prolongeant par un taxi-way et une aire de stationnement, le tout couvrant une surface de 70.000 mètres carrés en tôles perforées. Une bande gazonnée de 80 mètres de largeur a été ménagée de part et d'autre de la piste.

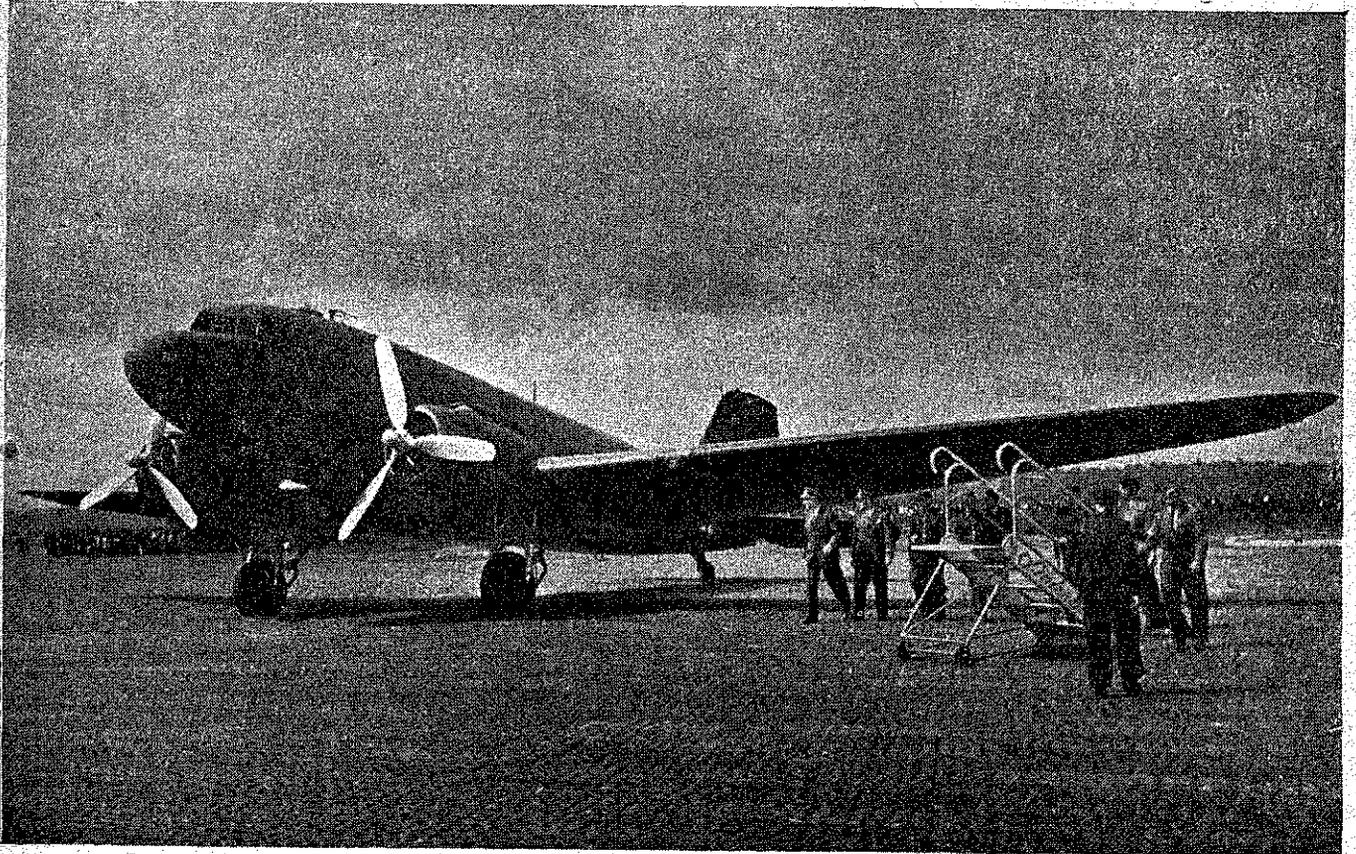
Une route entièrement nouvelle de 800 mètres de longueur et de 6 m. de chaussée, donne accès aux bâtiments en bois de l'aéro-gare, qui ont été



Tour de contrôle vue de la piste



Vue des bâtiments prise de la tour de contrôle, côté aire de stationnement



Un avion sur l'aire de stationnement



Aire de Stationnement, au fond la piste

construits avec des éléments standard de baraquements militaires ; ils comprennent 1.200 mètres carrés de surface couverte, une tour de contrôle et un phare.

Malgré la brièveté du délai d'exécution et le caractère modeste des moyens employés, puisqu'il s'agit de baraquements en bois, un soin tout particulier a été apporté à la présentation des bâtiments, à l'unité de leur ligne, à leur encadrement par de coquets jardins.

L'établissement de la piste a nécessité 33.000 mètres cubes de terrassements. Le profil en long a été conçu non seulement de façon à équilibrer le mouvement des terres, mais encore de manière à l'appuyer en tous points sur une couche de gravier d'au moins 20 centimètres ; le sous-sol étant très perméable, le profil en travers de la piste a pu être réalisé strictement horizontal. La pente transversale des bandes gazonnées est inférieure à 1,5 %.

Le matériel employé pour les terrassements comprenait 2 scrapers, respectivement de 10 et 2 m³ 5, 3 pelles mécaniques et une niveleuse. La

forme a été cylindrée au rouleau de 10 tonnes, puis de 15 tonnes, nivelée et roulée à nouveau au rouleau de 10 tonnes ; la tolérance était de + ou - 2 cm. Sur la surface ainsi préparée a été disposée la paille (2 kgs au m²) puis la tôle. Il a fallu 150 tonnes de paille et 85.000 tôles. Plus de 500 ouvriers ont été employés sur le chantier.

Les travaux de terrassement de la piste ont été commencés le 12 mars ceux de l'aérogare le 18. Les travaux de piste ont été poursuivis 22 heures sur 24, en deux postes de 11 heures. Le 15 avril les tôles étaient posées sur 700 mètres de piste et le premier avion léger atterrissait. Le 25 avril, la piste était entièrement terminée et recevait le premier Dakota.

Enfin le 6 mai l'ensemble des installations était terminé. Il convient de souligner que si ce résultat a pu être obtenu, c'est beaucoup grâce à l'ardeur au travail des ouvriers qui, malgré la fatigue résultant du travail par postes de 11 heures, ont accepté de travailler tous les jours, fériés ou non, à la seule exception du jour de Pâques.

NOS MORTS

Pierre CHEVEREAU

Ingénieur des Ponts et Chaussées



Pierre CHEVEREAU, fils et frère de polytechniciens, entrait second à l'X en 1924, après une seule année de préparation et démissionnait en même temps de l'École Normale Supérieure où il était reçu Major. Sorti dans les Ponts et Chaussées Coloniaux, il reste deux ans au Port Autonome du Havre ; ce court séjour, déjà lointain, a laissé dans l'esprit de ses nombreux amis vrais une empreinte profonde et toujours vivante. Sur le plan professionnel, c'est sa tenacité qui a fait aboutir malgré de vives oppositions des projets aussi importants que la création de l'aérodrome d'Octeville et l'installation à Gonfreville de la grande raffinerie de pétrole de la Compagnie Française de Raffinage, et qui a vaincu les difficultés techniques que présentait la construction du quai du Rhin. Cette même tenacité, une vue clairvoyante de l'ensemble de vastes projets, un souci minutieux de la perfection poussée dans les moindres détails, telles sont les qualités que l'on retrouve dans la construction des grands ponts basculants du canal de Tancarville dont Pierre CHEVEREAU dirige l'exécution en 1930 et 1931. Nommé ensuite à Saïgon, au Service de la Navigation de la Co-

chinchine, il rentre en France en 1935 au Service des Etudes Economiques de la Direction Générale des Chemins de Fer.

Mobilisé le 23 août 1939 comme Lieutenant au 11^e Régiment du Génie (Cie 50/2), il reste jusqu'au début de mai 1940 dans la Meuse et dans les Ardennes pour construire des ouvrages de défense. Au moment de l'invasion, sa Compagnie eut à subir une violente attaque ennemie dans le bois de Sommauthe, près de Beaumont-en-Argonne. Sa conduite lui valut alors la citation suivante :

« Compagnie du Génie 50/2

« Le Lieutenant CHEVEREAU »

« Officier de valeur. Appelé à exécuter des travaux importants et urgents à proximité immédiate de l'ennemi, a rempli avec succès sa mission, malgré un bombardement intense de l'artillerie adverse. A participé ensuite à la tête de ses sapeurs au dégagement du P.C. du Colonel encerclé par des éléments légers de l'adversaire ».

« Q.G.A. le 29 juin 1940 »

signé : Freydenberg.

C'est au cours du repli de son Unité, lors d'une reconnaissance d'itinéraire qu'il devait trouver une mort glorieuse. Le side-car dans lequel il avait pris place tomba en panne à Troyes, devant la Banque de France ; pendant que son chauffeur cherchait à réparer, une auto-mitrailleuse allemande survint, qui les tua tous les deux sur le coup. C'était le 15 juin 1940 à 4 heures de l'après-midi.

Pierre CHEVEREAU a laissé, auprès de tous ceux qui l'ont fréquenté, le souvenir profond de sa personnalité exceptionnelle. La nature l'avait doué d'une intelligence, d'une vivacité remarquable qui lui permettait de briller partout sans effort ni afféterie. La force de sa volonté ne connaissait pas d'obstacles. Droit et loyal, il était l'ami sûr, et pour beaucoup, l'ami irremplaçable.

CALLET,

Ingénieur en Chef des P. et C.

NAISSANCES

Notre Camarade François LEVY-BERTRAND, Ingénieur Elève des Ponts et Chaussées et Madame nous ont fait part de la naissance de leur fils *Dominique*. Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGES

Notre Camarade ETIENNE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Lille, nous a fait part du mariage de sa fille *Geneviève* avec M. Michel BEYLS. La bénédiction nuptiale a été donnée le 15 juillet 1946 en l'Eglise Saint-Michel à Lille.

Notre Camarade Olivier COURTAIGNE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Neuilly-sur-Seine et Madame nous ont fait part du mariage de leur fils *André*, Elève de l'Ecole Polytechnique, avec Mademoiselle Anne DELALANDE. La bénédiction nuptiale a été donnée en l'Eglise de Tilly le 12 août 1946.

Le Docteur et Madame ARMENGAUD nous ont fait part du mariage de leur fils *Pierre*, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, avec Mademoiselle Denise COSSE. La bénédiction nuptiale a été donnée en l'Eglise Notre-Dame de Rennes le 21 août 1946.

M. A. M. de CONIHOUT et Madame nous ont fait part du mariage de leur fils *Pierre*, Ingénieur des

Ponts et Chaussées à Rouen, avec Mademoiselle Germaine ROBINET. La bénédiction nuptiale a été donnée en l'Eglise Notre-Dame-des-Champs, à Paris, le 10 septembre 1946.

Nos sincères félicitations aux parents et vœux de bonheur aux jeunes époux.

DÉCÈS

Le retour de communications que nous leur avons faites nous a appris le décès de nos Camarades BLANCHARD Camille, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Poitiers et BLOCH Pierre-Léon, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.

La Presse quotidienne nous a appris le décès de nos Camarades Henri OURSON, Inspecteur Général Honoraire des Ponts et Chaussées à Paris et Raymond BROQUAIRE, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite à Provins.

Au cours de la séance tenue le lundi 9 septembre 1946 par le Comité du P.C.M., la Direction des Voies Navigables au Ministère des Travaux Publics et des Transports nous a appris que notre Camarade DONDIN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nevers, avait été tué la veille dans un accident d'avion, au cours d'un meeting d'aviation.

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

MOTS CROISÉS

Solution du problème " Routes et Chemins "

Horizontalement

- I. — P.C.M. — C.D. — Voie.
- II. — Ur — Ca — Bât.
- III. — Hydrocarbonés.
- IV. — Elu — Cassis — Sol.
- V. — Rire — N.S. — T.S.F. — U.A. (Ulysse Aldrovandi).
- VI. — In — Tenue — Etc.
- VII. — S.D.N. — Noé — Usée.
- VIII. — S.R. (Robert Surcouf) — R.N. — Ems — Nt.
- IX. — Œuf — Nid — Pavés.
- X. — Novice.
- XI. — Fossé.
- XII. — Fillers — O.N.M.
- XIII. — O.E. — Su — Route.
- XIV. — Uni — Rome.

Verticalement

1. — Hérisson — Fou .
2. — Cylindre — Li.
3. — Dur — Un — Loi.
4. — Pur — Et — Foule.
5. — Croc — N.R.
6. — Cantonniers.
7. — Cassée — I.C. — Sur.
8. — Cars — Dé.
9. — Bitume.
10. — Bosse — M.P. — Ogre.
11. — Van — U.S.A.
12. — Otés — Es — Sous.
13. — Soutènement .
14. — Lacets — Mer.

