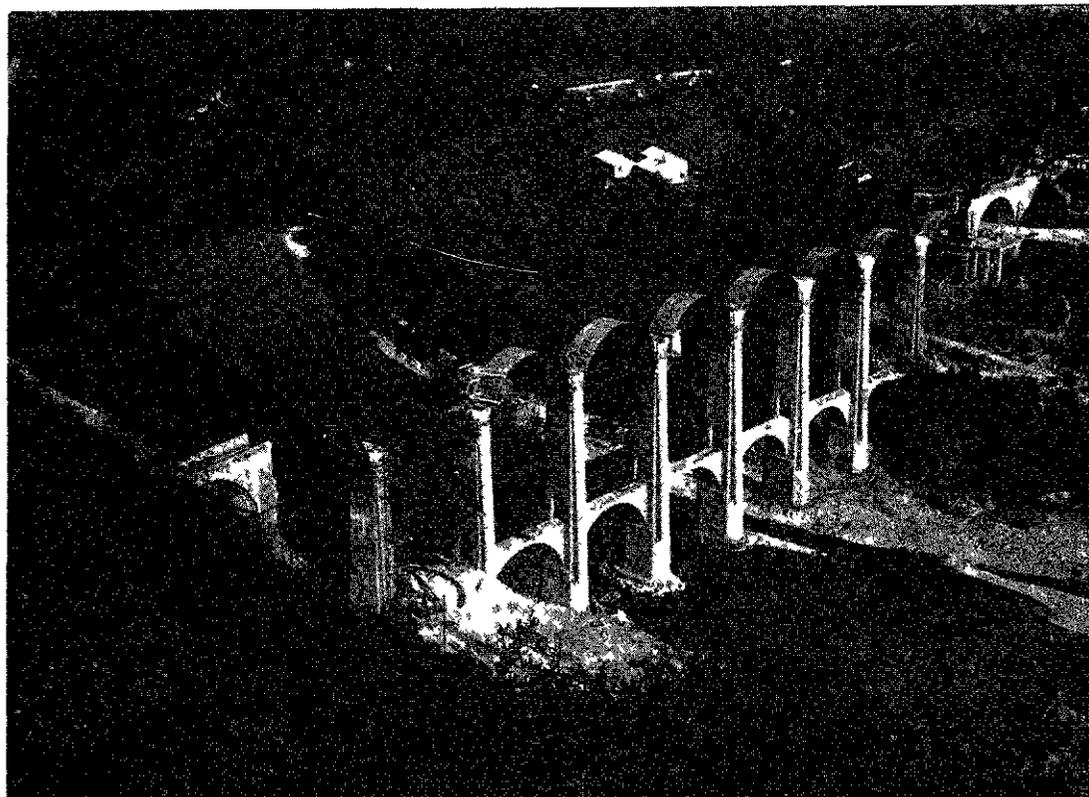


ON PEUT...
DES P...
BULLETIN
DU
P.C.M.

SIÈGE SOCIÉTÉ
OLE NATIONALE DES DO... & CHAUSSE
28, Rue des Saints Peres, PARIS



VIADUC DE CIZE-BOLOZON, SUR L'AIN
(Ligne de Bourg à Bellegarde)
Etat de la reconstruction en octobre 1949

Le Syndicat des Négociants en Combustibles en Gros d'Alsace et de Franche-Comté

11, rue Fischart, à Strasbourg

**se permet de soumettre à votre aimable
attention la liste de ses Membres.**

LISTE

des Adhérents du S.N.C.G. d'Alsace et de Franche-Comté

Aegerter & Schweitzer, 16, rue du Rhin - Mulhouse.

Auclair & C^o, 12, place Carnot - Lyon.

**Balland Brugneaux, 14, boulevard de la République -
Chalon-sur-Saône.**

Bernot Frères, 160, rue Lafayette - Paris-X^e.

**Charbons et Minerais, 13, rue du 22 Novembre -
Strasbourg.**

Charaumance, 40, rue des Granges - Besançon.

Charvet, 12-14, place de la Libération - Dijon.

Châtel Dollfus, 24, rue du 22 Novembre - Strasbourg.

Châtel Dollfus, 2, faubourg de Montbéliard - Belfort.

Cabaud, 4, rue Paul-Lintier - Lyon.

**Combustibles Franc-Comtois, port du Canal - Exin-
court.**

**Comptoir des Combustibles d'Alsace et de Lorraine,
7, quai Koch - Strasbourg.**

Comptoir Industriel de Longwy - Longwy-Bas.

Est et Centre, 49, rue Carnot - Montceau-les-Mines.

Est et Nord, 4, quai Koch - Strasbourg.

Fouilland, 2, rue Devosges - Dijon.

Ganier, 18, rue de Nancy - Epinal.

Gigi, 14, rue du Port - Montbéliard.

Goffart, 32, place Saint-Georges - Paris-IX^e.

Kronberg et C^o, 5, rue du Dôme - Strasbourg.

La Mure, 77, avenue Jean-Jaurès - Belfort.

Marquis et C^o, 20, rue des Granges - Besançon.

Neuerburg, 8 a, quai Rouget de L'Isle - Strasbourg.

Nicod, 11, Grand'Rue - Besançon.

Ott & Hæger, 2, rue du Ballon - Mulhouse.

Périn Frères, 32, rue du 22 Novembre - Strasbourg.

Polack & Blime, 2, rue des Pontonniers - Strasbourg.

Pruneau & C^o, 11, port Villeneuve - Gray.

Reiser, 18, rue de la Fonderie - Strasbourg.

**Société anonyme Bisontine de Transbordement.
Entrepôt et Combustibles, avenue Chardonnet -
Besançon.**

Charblanck (Ets Schaeffer, Blanck & C^o - Huningue.

Schwebel, 15, route du Rhin - Strasbourg Neudorf.

**Société Commerciale et Industrielle de Bourgogne,
avenue Carnot - Besançon.**

Schmitt & Schneider, 85, faubourg de Bâle - Mulhouse.

Rhin et Rhône, 14, quai Kléber - Strasbourg.

**Société Alsacienne de Houilles et Agglomérés, 4, rue
du Petit-Rhin - Strasbourg.**

**Société Strasbourgeoise d'Armement, 18, rue du
22 Novembre - Strasbourg.**

**Société Strasbourgeoise des Combustibles, 13, rue de
la Nuée-Bleue - Strasbourg.**

**Société Strasbourg-Lyon, 18, rue du Général de Cas-
telnau - Strasbourg.**

Streichenberger, 1, rue du Dôle - Besançon.

Trautmann, 15, rue de la Nuée-Bleue - Strasbourg.

**Union Charbonnière Alsacienne, 14, quai Kléber -
Strasbourg.**

Vachez, 4, rue Marius-Pieyre - Dôle.

Véroudard & C^o, 13, rue Saint-André - Reims.

Will & Fils, 22, rue Erckmann-Chatrion - Strasbourg.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P. C. M.

SECRETARIAT RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 93.01

SECRETARIAT ÉDITION

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV^e

Téléphone : VAUgirard 56,90

SOMMAIRE



ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE DE 1950 :	LE STATUT DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES	14
Dîner du P.C.M. :		
Discours du Président du P.C.M.	2	
Allocution de M. WIRTH, Directeur du Cabinet de M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce	7	
TOURNEES DU P.C.M. en 1950	8	
PAIEMENT DES COTISATIONS	8	
NOUVELLE COMPOSITION DES EQUIPES D'ETUDES DU P.C.M.	9	
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P.C.M. :		
Séance du 4 avril 1950	10	
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-COMITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES :		
Séance du 4 avril 1950	12	
	CONFERENCE	15
	CONGRES DE LA FEDERATION NATIONALE DES COLLECTIVITES CONCEDEANTES ET REGIES	15
	NOTES TECHNIQUES :	
	Un problème logique : le déficit des chemins de fer	16
	NECROLOGIE : Gaston PIGEAUD	19
	NAISSANCES, MARIAGES, DECES	21
	OFFRES DE POSTES	21
	MUTATIONS DANS LE PERSONNEL	22

PAYEZ VOTRE COTISATION AU COMPTE C. C. P. DU P.C.M. : PARIS 508.39

(Voir les tarifs à la page 8 du présent Bulletin)

Assemblée Générale Annuelle du 5 Mars 1950

DINER DU P. C. M.

Discours prononcé par M. BRINGER, Président du P.C.M.

Messieurs les Ministres, Messieurs,

Il semble qu'il y ait une tradition qui est en train de s'établir et qui est extérieure au Corps des Ponts et Chaussées et au Corps des Mines, je veux parler des variations, non pas inévitables, mais se produisant par hasard presque inévitablement dans la composition des Gouvernements, à chaque fois que nous nous décidons à faire une Assemblée Générale et à la faire suivre du dîner traditionnel. Pour cette fois-ci je dirais presque que nous devons nous en féliciter : non pas que je veuille faire de la politique, puisque vous savez que c'est formellement défendu par les Statuts du P.C.M. et que ce n'est pas moi qui les violerai (bien que maintenant je n'en ai plus officiellement la garde), mais tout simplement parce que nous avons aussi une représentation ministérielle plus abondante que d'habitude. Nous avons tenu, en effet, à ce que nos anciens Ministres soient présents ici ou représentés au même titre que les nouveaux et j'aurai par conséquent l'occasion de les saluer dans quelques instants.

Mes premiers remerciements iront, si vous le voulez bien, à Monsieur Claudius **Petit**, Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme auquel les Ingénieurs prêtent un concours dont je sais qu'il l'apprécie. J'aurais tout à l'heure à évoquer un peu plus longuement les problèmes qui se posent dans les rapports de la Reconstruction avec le Corps des Ponts et Chaussées en particulier, mais nous savons d'avance, et cela nous a déjà été dit, combien nos efforts sont appréciés. Soyez donc certain Monsieur le Ministre que nous sommes extrêmement sensibles à votre présence ici ce soir. (*Applaudissements nourris*).

Il y a, Messieurs, un de nos Ministres qui devrait être là et qui est absent pour une double raison. M. **Chastellain** nous avait déjà indiqué, quand nous sommes allés officiellement l'inviter, qu'il lui serait très difficile d'être ici ce soir, puisqu'il consacre le samedi et le dimanche à l'administration de la ville de Rouen dont il est Maire. Depuis cette première entrevue il s'est produit un événement fort douloureux dans sa famille, puisqu'il a eu le malheur de perdre Mme **Chastellain** il y a quelques jours, et je vous demande la permission d'associer le P.C.M. tout entier aux condoléances que nous avons pu aller lui porter hier, étant de passage à Rouen à l'occasion de la tournée qui précède d'habitude notre Assemblée Générale.

M. **Louvet**, Ministre de l'Industrie et du Commerce avait commencé par nous indiquer qu'il pourrait probablement — quoique étant retenu dans son département — se libérer assez tôt, arriver par la route tout à fait au dernier moment et avoir encore le temps de répondre à l'assaut que je lui ferais subir, d'ailleurs très

aimablement. Au dernier moment il a reconnu qu'il ne lui était vraiment pas possible de respecter pareil programme et il a demandé à son Directeur du Cabinet, M. **Wirth**, de le représenter ; je suis heureux, en saluant M. **Wirth**, de le prier de transmettre à M. **Louvet** l'assurance de tout notre respectueux dévouement. (*Applaudissements*).

M. le Président **Teitgen** qui est chargé maintenant de la Fonction Publique a bien voulu se faire représenter par M. **Bach**, attaché à son Cabinet et je serais reconnaissant à son représentant de dire à M. **Teitgen** toute la bienveillance sur laquelle nous comptons de sa part, car nous y sommes déjà habitués et de la part de son prédécesseur, que je vais avoir l'occasion de saluer dans un instant et de ses Services de la Fonction Publique. (*Applaudissements*).

Nous avons également demandé, puisque nous dépendons pour une part du Ministère de l'Intérieur, à M. le Président **Queuille** de nous honorer de sa présence ici ce soir. Il s'en est excusé. Les grèves, les changements de Gouvernement auxquels je faisais allusion se sont bien produits à peu près au moment de notre Assemblée Générale, mais peut-être pas suffisamment avant pour que les nouveaux Membres du Gouvernement n'aient pas d'engagements les empêchant d'assister ce soir à notre dîner.

Je suis heureux d'accueillir ici M. **Biondi** qui, jusqu'à ces temps derniers, a présidé aux destinées de la Fonction Publique et dont vous savez tous combien de fois nous sommes allés l'importuner — ce qui entre parenthèses est une promesse pour son successeur — et le nombre tout aussi grand de fois avec lequel il nous a ouvert sa porte et les portes de ses Services avec la plus extrême bienveillance ; je suis particulièrement heureux ce soir de l'en remercier. (*Applaudissements*).

Il me reste enfin, parmi nos Ministres, à excuser deux anciens ministres des Travaux Publics ; il s'agit d'abord d'un hôte maintenant traditionnel de nos dîners, de M. **Jules Moch**, dont je vous demande, parce qu'il l'a beaucoup mieux exprimé que je ne le ferais moi-même, la permission de lire la lettre qu'il m'a adressée pour s'excuser : «... (la lettre autographe est lue et très applaudie) ...»

J'excuse ensuite M. **Pineau**, notre tout dernier Ministre, à qui nous avons également confirmé l'invitation de ce soir et qui a été pris par d'autres engagements impossibles à répudier.

J'ai maintenant à saluer successivement tous nos autres invités et ils sont assez nombreux. D'abord M. **Doroges**, Secrétaire Général aux Travaux Publics et aux Transports. Vous vous doutez de l'importance de sa tâche, qu'il cumule d'ailleurs avec une Direction bien redoutable et bien difficile et vous savez par conséquent tous les ser-

vices qu'il est en droit d'attendre de chacun de nous. (*Applaudissements*).

Trois de nos Camarades sont attachés aux différents Cabinets Ministériels comme Conseillers Techniques et je suis heureux que nous les comptions ce soir parmi les présents à ce dîner : nos Camarades **Doumenc** au Cabinet des Travaux Publics, **Gardent** à l'Industrie et au Commerce et **Decelle** au Ministère de la Reconstruction. (*Applaudissements*).

Il faut maintenant que j'aie un mot un peu particulier pour nos Directeurs car, si au P.C.M. nous nous occupons surtout des questions de personnel, nous dépendons tous d'un ou plusieurs Directeurs Techniques et nous savons bien que leur métier n'est pas toujours facile non plus : de M. **Rumpler**, Directeur des Routes, je sais bien qu'il est en train de se faire des soucis extraordinaires à cause de son réseau routier et, s'il compte sur ses Ingénieurs en Chef pour calmer ses alarmes, eh bien je crois qu'il sera fort déçu ; car tout ce que nous lui dirons, c'est qu'il ne peut certainement pas obtenir mieux, mais que vraiment ce qu'on veut bien lui donner est trop limité, trop faible en fonction des besoins de notre route française ; elle a certainement été la plus belle du monde, mais c'est une opinion sur laquelle il ne faudrait pas se reposer pendant une éternité.

J'ose à peine parler de M. Bernard **Renaud**, Directeur du Personnel, car tout le monde le connaît tellement et sait combien il est attaché à la défense non pas seulement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Ingénieurs des Mines, ces derniers, indépendamment de leur Ministère, devant certainement à M. Bernard **Renaud** autant que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées. (*Applaudissements*).

Nous avons vu hier ce que les Services de M. **Peltier**, Directeur des Voies Navigables et des Ports Maritimes ont réussi à faire après la Libération et ce n'était qu'un échantillon de ce que nous pourrions voir dans toute la France. Par conséquent je suis certain d'être votre interprète, en lui rendant également hommage, ainsi qu'à M. **Cazes**, Directeur des Bases Aériennes qui se trouve lui aussi devant un problème tout nouveau. Les Bases Aériennes, c'était quelque chose d'assez inexistant avant la guerre et qui prend un essor de plus en plus grand avec le développement toujours plus grand aussi de l'aviation. (*Applaudissements*).

Je souhaite que M. **Varlet**, Directeur du Gaz et de l'Électricité ne soit pas trop à l'ordre du jour ces jours-ci (*Applaudissements*), mais malgré les risques qu'il va courir, il n'a pas hésité à se joindre à nous ce soir et nous en sommes tous très heureux. (*Applaudissements*).

Je salue enfin mon Camarade de promotion **Guillamat**, qui a la haute main sur les carburants. Maintenant qu'ils sont libres je crois que la tâche n'a tout de même pas diminué, parce qu'il y a bien d'autres questions qui se posent ; mais la Direction des Carburants n'a tout de même plus à courir en vain après les faux tickets d'essence.

Au nombre des Membres des Cabinets Ministériels qui ont précédé, j'aurai un mot tout spécial pour notre Camarade **Spinetta**, parce que vous savez tous — surtout ceux qui ont eu à s'occuper des questions de personnel du P.C.M., — avec quelle ardeur il a travaillé pour nous et il est bien juste que nous lui disions ce soir notre sa-

tisfaction et notre bonheur de le retrouver parmi nous. (*Applaudissements*).

J'aurai enfin, si vous le voulez bien, un mot très reconnaissant aussi pour nos vieux amis des Syndicats d'Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat et des Fédérations de Travaux Publics : MM. **Lapeyre** et **Labro** ; je n'ai pas besoin de dire combien ils travaillent, évidemment chacun dans leur sphère, mais dans une atmosphère d'union qui est toujours parfaite et cette atmosphère nous la retrouvons également d'un autre côté avec la Confédération Centrale des Travailleurs Chrétiens représentée ce soir par M. **Vernon**. Je suis très heureux de les saluer tous les trois. (*Applaudissements*).

Il me reste à excuser un certain nombre de personnalités qui n'ont pas pu se joindre à nous ; je les énumère un peu rapidement : MM. **Japiot**, Directeur du Cabinet du Ministre des Travaux Publics ; **Hederer**, Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale ; MM. les Présidents **Boutet** et **Blum-Picard** ; M. **Desrousseaux**, Directeur des Mines et de la Sidérurgie ; enfin les Présidents des Commissions Parlementaires qui nous sont plus directement attachés ; MM. **Cordonnier**, pour la Commission de l'Intérieur de l'Assemblée Nationale, **Cornu**, pour la même Commission au Conseil de la République ; **Bauquier**, Président de la Commission des Communications de l'Assemblée Nationale ; **Boisron**, Président de la même Commission au Conseil de la République et M. **Dubois**, Président de la Commission de la Production Industrielle au Conseil de la République et enfin M. **Albaum**, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics C.G.T. (F.S.M.).

*
**

Après avoir salué nos hôtes de ce soir, j'ai maintenant à évoquer les principaux problèmes qui préoccupent actuellement notre Association. Leur aspect propre est d'ailleurs lié à la structure bien particulière de nos deux Corps et à leur place au sein de la Fonction Technique de l'Etat moderne.

Nos missions essentielles sont de conception, d'exécution et de contrôle. Si l'exécution concerne plus spécialement les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, surtout dans la période présente où la reconstruction des ouvrages publics pose à chaque pas de redoutables problèmes, la conception et le contrôle sont loin pour autant de leur être étrangers et ils sont en tout cas l'activité principale des Ingénieurs des Mines. Intéressés les uns et les autres aux côtés plus techniques de l'économie du Pays, le cadre dans lequel ils évoluent dépend au premier chef de la conception que se fait l'Etat de son propre rôle ; l'atmosphère dans laquelle ils travaillent exerce une influence considérable sur l'efficacité pratique de leur action et il faut bien reconnaître qu'à ce point de vue nous ne trouvons pas toujours l'ambiance désirable.

La profonde réorganisation générale préparée dès avant la Libération et amorcée depuis a rapidement et successivement embrassé presque tous les domaines ; sur le plan économique, là où l'Etat se contentait autrefois de surveiller, il a estimé le moment venu de diriger ; en étendant ainsi son activité, il s'est attaché plus intimement un nouveau personnel demeuré jusque là dans le secteur privé ; parallèlement, l'amélioration du sort de ses fonctionnaires s'est imposée comme une inéluc-

table nécessité. Je n'hésite pas à penser que, de l'une comme de l'autre de ces deux grandes réformes, notre situation, en définitive, est sortie amoindrie.

Si nous considérons d'abord le vaste mouvement qui, depuis bientôt quatre ans, a tenté de réaliser un peu plus d'uniformité dans les régimes des serviteurs de la chose publique, nous ne pouvons nous empêcher de constater qu'on a tout fait pour dévaluer la fonction technique, qui est la nôtre. On a voulu opposer la fonction administrative à la fonction technique, comme si cette dernière était moins indispensable à la marche de l'Etat et comme si, au demeurant, cette distinction n'avait pas a priori quelque chose d'aussi injuste que d'illogique ; on a évidemment pas réussi pour autant à modifier les aspects essentiels de la Fonction Publique, qui participent en général, sans frontière bien tranchée, de l'administratif et du technique, mais, ce à quoi on semble être parfaitement parvenu, c'est à accrédi-ter cette idée fautive que les Techniciens sont et doivent demeurer des serviteurs de second plan, brillants parfois quand il faut manipuler un mystérieux appareil scientifique, mais tenus de s'incliner devant les purs administrateurs dès que la technique n'est plus seule en question.

C'est là incontestablement la raison profonde du déclasserment résultant, pour nos deux Corps, de l'immense travail de remise en ordre des traitements. Je n'ai pas l'intention, ce soir, de voir avec vous comment nos indices devraient être révisés : je sais d'ailleurs très bien que je m'attirerais une facile réponse, puisque les textes en vigueur bloquent pour encore un peu plus d'un an toute possibilité d'une telle révision. Mais je n'en suis que plus à l'aise pour affirmer que les possibilités restantes dans le cadre du Statut Général de la Fonction Publique doivent être utilisées en notre faveur le plus largement possible.

Il est d'abord indispensable, ceci ne nous étant d'ailleurs pas particulier, que l'Etat tienne pleinement ses promesses quant à la revalorisation des traitements de ses fonctionnaires. J'entends bien qu'il prétendra l'avoir fait en prévoyant dès maintenant le rythme d'attribution des deux dernières tranches du reclassement ; mais il nous paraît à la fois illégal et injuste que, sous des prétextes fiscaux vraiment inattendus, la valeur de ces deux dernières tranches se trouve tout à coup inférieure à celle des deux premières et qu'en outre l'amoindrissement de nos expériences vienne précisément atteindre plus gravement ceux d'entre nous qui, chargés de familles nombreuses, connaissent déjà bien des difficultés de tous ordres qu'ils acceptent pourtant avec courage. Et il restera encore à revaloriser le traitement de base en fonction de ceux du secteur privé dans le sens du Statut Général, ce dont on paraît actuellement assez peu se soucier.

En ce qui concerne le cas particulier de nos deux Corps, vous savez, Messieurs les Ministres, que les Gouvernements précédents, ont toujours reconnu, avant le reclassement, que trois catégories de Fonctionnaires se trouvaient nettement défavorisées : la Magistrature, l'Enseignement et les Personnels Techniques. Si le reclassement a donné satisfaction dans une très large mesure aux deux premières, il n'en a pas été de même pour les Personnels Techniques. Cela tient à la suppression de la prime de technicité dont ils bénéficiaient auparavant et qui pouvait atteindre, en 1914, 4.000 frs germi-

nal, soit 630.000 frs 1950, pour les Services chargés ; elle n'a pas été prévue par le Statut Général des Fonctionnaires.

Un palliatif, formellement appuyé par la Direction de la Fonction Publique, consistait dans l'attribution d'importantes primes de rendement, permettant de remédier à l'insuffisance du reclassement et de maintenir au service de l'Etat ses élites techniques.

Le Ministère des Finances a accepté, par simple décision, que les primes de rendement soient établies suivant un pourcentage des traitements de 1945, majorés de l'indemnité de fonction et du complément provisoire de traitement. Les crédits accordés pour 1949 et simplement reconduits pour 1950 correspondent cependant à la prise en considération, non pas de la totalité, mais d'une partie seulement (environ 40 %) du complément provisoire de traitement. C'est dire que les primes de rendement demeurent très insuffisantes.

L'équité demande d'ailleurs qu'elles soient établies sur les nouvelles échelles de traitement et nous vous demandons respectueusement, Messieurs les Ministres, de bien vouloir défendre notre cause auprès de M. le Ministre des Finances qui vient d'ailleurs de rendre officielle, par un Décret du 18 janvier 1950, la prise en considération du complément provisoire de traitement pour le calcul des primes de rendement des Ingénieurs Militaires.

J'en arrive maintenant à d'autres problèmes qui nous sont propres, et j'évoquerai en premier lieu la question des Statuts particuliers, ou plutôt de celui des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, puisque celui des Ingénieurs des Mines n'attend plus que la signature des Ministres compétents. Un projet a été dressé, dont l'Administration sait bien qu'il ne peut pas recueillir notre adhésion ; je ne m'étendrai pas ce soir sur les modifications qui devraient lui être apportées pour qu'il respecte les dispositions de l'article 51 du Statut Général, j'ai eu assez souvent l'occasion de faire connaître notre point de vue à ce sujet : ce que je demande instamment, c'est qu'il soit tenu compte du contre-projet que nous avons préparé et qu'on n'assiste pas, un jour prochain, à la naissance d'un Statut qui donnerait satisfaction à une partie seulement de ses bénéficiaires.

Au Statut des Ingénieurs se relie d'ailleurs étroitement, par certains points, celui de leurs collaborateurs immédiats, les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat : il ne m'appartient évidemment pas d'en parler longuement, mais je ne puis m'empêcher de souligner la nécessité d'assurer, par une correcte coordination entre ces deux Statuts, la continuité de notre recrutement partiel parmi nos subordonnés. C'est l'une des forces essentielles de nos Corps que de fonder dans leur sein, sans autre distinction que celle des mérites et des services rendus, des Ingénieurs d'origines variées, des jeunes gens formés essentiellement par une culture générale étendue et des Fonctionnaires ayant déjà fait leurs preuves à un échelon moins élevé de la hiérarchie ; et je suis sûr de traduire le sentiment de tous en affirmant que, le jour où serait tari notre recrutement parmi les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, nous ne serions plus vraiment nous-mêmes. Il est donc indispensable que ce recrutement soit encouragé et facilité ; déjà certaines possibilités ont été offertes pour la préparation des concours difficiles qu'il comporte ; mais il faut aussi que les promotions de grades correspondantes n'entraînent pas, pour

leurs bénéficiaires, une diminution même momentanée de leur situation matérielle ; il faut aussi que, dans leur nouveau Corps, ces Camarades trouvent la perspective d'une carrière normale ; il est indispensable, en un mot, qu'à aucun moment, ils ne puissent regretter leur décision de leurs efforts et l'on saisit par là combien il faut que l'un et l'autre Statuts soient minutieusement étudiés à ce sujet.

Il est un autre aspect de la question des Statuts particuliers que je voudrais souligner ici, c'est l'intérêt qui s'attache à les faire rapidement aboutir. Sur un point particulier, on sait en effet que l'indice maximum des Ingénieurs Ordinaires reste limité à 510 tant que la réforme ne sera pas intervenue, pour passer à 550 ensuite ; il n'y a donc aucune raison pour que les nombreux Camarades devant bénéficier de ce dernier chiffre voient indéfiniment reculer son attribution et c'est particulièrement nécessaire pour ceux qui, déjà âgés, ne peuvent plus guère passer Ingénieurs en Chef et risqueraient de perdre 40 points dans le calcul de leur retraite. Mais il est urgent d'aboutir aussi pour tous, car il n'est pas possible qu'en définitive un déroulement plus normal de notre carrière ne soit pas obtenu et qu'ainsi soient au moins atténuées les excessives lenteurs de nos avancements. C'est au moins autant à cet état de choses qu'à l'insuffisance du reclassement que sont dues les difficultés de notre recrutement depuis la Libération et il n'est que temps d'y trouver un remède efficace. L'action des Commissions Administratives Paritaires pourra d'ailleurs y contribuer pour sa part et, comme leur formation est liée à l'intervention préalable des Statuts particuliers, nous trouvons là un motif supplémentaire pour hâter l'approbation de ces Statuts.

Après avoir examiné notre situation au sein de l'ensemble des Fonctionnaires, il faut que j'en vienne maintenant à ce qui concerne les Entreprises du Secteur Public. Et ici notre position devient délicate vis-à-vis de ces Entreprises elles-mêmes et vis-à-vis de leur Personnel.

Nous savons que les industries nationalisées ont à remplir une lourde tâche, à faire face à d'impérieux devoirs d'ordre national, à de graves soucis d'ordre économique, technique, social et financier. L'expérience montre qu'elles perdent parfois de vue l'intérêt général au profit des intérêts propres de leurs membres, que la disparition de l'esprit de compétition peut entraîner, soit des risques d'inertie, soit un certain suréquipement et une recherche qui peut être exagérée du perfectionnement technique, faisant abstraction de l'utilité économique nationale et des possibilités des consommateurs et des finances de l'Etat.

Ces considérations justifient l'existence d'un contrôle de l'Etat s'exerçant sur un plan élevé, positif, constructif, n'entravant pas l'activité des dirigeants responsables des Entreprises, qui comporte des limites, mais ne souffre pas de partage.

Les modalités d'exercice de ce contrôle peuvent évidemment différer de celles qui s'appliquaient aux Entreprises avant leur nationalisation, d'autant plus que l'Etat est représenté dans les Conseils d'Administration ; il est vrai que le choix des Administrateurs est lié trop souvent à des considérations d'ordre politique qui rendent leur passage éphémère, alors que la permanence et un choix dicté uniquement sur la valeur des hommes sont deux règles fondamentales de la bonne gestion de toute entreprise.

Aussi croyons-nous à la nécessité du maintien d'un contrôle de qualité, permettant à l'Etat d'être renseigné sur les programmes, le fonctionnement et les résultats des Entreprises Nationalisées, exercé par des Fonctionnaires compétents et indépendants, susceptibles, de par leur formation et leurs fonctions, de suivre la vie de l'Entreprise et de présenter aux Ministres compétents toutes suggestions dictées par le seul intérêt général.

Nous demandons respectueusement à Messieurs les Ministres intéressés de faire un large appel aux fonctionnaires de nos Corps pour l'exercice de ce contrôle, d'autant plus que nous pouvons, à juste titre, rappeler que les cadres dirigeants, à qui l'on doit la création et le développement de nombreuses Entreprises, aujourd'hui Nationalisées, sont, en majorité, issus de nos Corps.

Suivant la suggestion de M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, notre Association, qui lui a déjà remis une note sur le projet de Loi sur les Entreprises Publiques, étudie actuellement des propositions concrètes portant, d'une part, sur l'adaptation du contrôle au caractère national des Entreprises et, d'autre part, sur l'unification des contrôles dont la multiplicité actuelle donne lieu à des critiques justifiées. Nous espérons être à même de les lui présenter prochainement.

En ce qui concerne notre situation par rapport à celles des Agents des Secteurs Nationalisés, j'ai déjà eu l'occasion de dire combien la différence injustifiable en notre défaveur a nuit et nuit encore aux Fonctionnaires Techniques de l'Etat. Je ne reprendrai pas les comparaisons déjà faites entre deux élèves sortant simultanément d'une même grande Ecole pour entrer, le premier dans un de nos Corps, l'autre dans une Entreprise du Secteur Public. Seul un système de primes de rendement convenablement étudié dans le cadre du Statut Général de la Fonction Publique et auquel nous avons fait allusion ci-dessus pourra y remédier au moins partiellement. Mais il me semble en outre contraire à l'intérêt général comme à celui de nos Corps d'interdire pratiquement tout détachement dans les Entreprises Publiques, en nous privant d'un débouché tout naturel et en privant surtout ces Entreprises du concours de Techniciens et d'Administrateurs particulièrement compétents dont l'utilisation, dans le passé, a rendu au Pays, d'inappréciables services. Personnel, en définitive, n'y gagnerait, pas même nos Administrations, respectives auxquelles le retour de certains de leurs hauts fonctionnaires après un plus ou moins long séjour à l'étranger permet un renouvellement d'esprit, et de méthodes dont on ne saurait plus retrouver l'équivalent.

Si j'ai voulu placer les remarques qui précèdent dans le cadre de nos rapports avec les Entreprises Publiques, je n'en ai pas pour autant évoqué toutes les questions importantes qui nous intéressent, car certaines sont purement intérieures à l'Administration en général et je me dois maintenant de les examiner. Ce sera tout d'abord pour dénoncer un formalisme de plus en plus étroit au moment précis où la complication de la vie moderne exigerait l'institution de méthodes plus souples pour l'exercice d'un contrôle toujours nécessaire. Il ne se passe pas de jour sans que la toute-puissante Administration préposée à la garde de nos finances ne manifeste des exigences aussi nouvelles qu'inattendues ; certains d'entre nous, dans les débuts de leur carrière, ont peut-être

eru qu'ils travaillaient sous les ordres de leur Ministre : quelle naïve erreur ils ont commise alors ! C'est, Messieurs, à peu près uniquement du bon vouloir d'un contrôleur des dépenses engagées que vous dépendez ; et quand je dis à peu près uniquement, ce n'est pas pour adoucir la brutalité d'une constatation déconcertante, car avant d'en terminer avec une affaire vous auriez à composer avec les représentants locaux de notre grand argentier, et comment pourrai-je mieux qualifier les courtelinesques histoires dont nous sommes souvent les témoins en disant que certains de ces Fonctionnaires en arrivent à utiliser le bon vieux parapluie comme moyen de protection contre la bombe à hydrogène ? Je ne résiste pas au plaisir de mentionner, en passant, l'une de ces histoires, toute récente : il s'agit d'un Trésorier-Payeur Général qui, à l'appui de mandats d'allocations prénatales, a tout simplement exigé la production de bulletin de naissance ! Personne d'entre nous ne niera la nécessité d'une efficace surveillance de l'emploi des fonds budgétaires, mais entre contrôle et étranglement existe un grand pas que trop souvent l'on n'hésite plus à franchir. Devons-nous en conclure pour autant que l'économie recherchée est atteinte ? Je laisse à chacun d'entre vous le soin de faire la réponse en tenant compte équilibrément et sans exagération du temps perdu et des brèches qu'il faut laisser bien ouvertes pour courir colmater de petites fissures. Ce n'est pas, par exemple, comme des instructions récentes y incitent, en rognant sur les crédits des œuvres sociales, d'une insuffisance déjà criante, qu'on sauvera la monnaie. En matière financière comme en toute autre matière il n'est que de trouver le bon levier à actionner ; mais qu'on n'espère pas là plus qu'ailleurs mouvoir une locomotive en la poussant sur sa voie alors qu'il suffit d'ouvrir son régulateur pour y parvenir au prix du moindre effort.

Je ne voudrais cependant pas céder à la tentation facile de m'arrêter seulement aux difficultés. Nous sommes encore dans une période où il faut reconstruire et même penser à construire tout court ; et je profiterai de la présence de Monsieur le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme pour évoquer les principaux problèmes que cela pose.

La reconstruction, quoi qu'on en prétende parfois, est en bonne voie ; la tâche à accomplir encore est certes immense, elle exigera de rudes efforts pendant de nombreuses années encore ; mais les idées directrices essentielles paraissent maintenant définies, et en particulier les doctrines de l'urbanisme ont en général réussi à échapper au domaine théorique resté presque exclusivement le leur jusqu'en 1940, pour trouver au contact de réalités parfois tragiques un épanouissement prometteur sur le plan pratique ; et c'est pour moi l'occasion de souligner combien les Ingénieurs sont maintenant intéressés à ce genre de problème. Vous nous avez dit, Monsieur le Ministre, au cours d'une audience récente, que certains antagonismes vous laissent seulement espérer, dans les circonstances actuelles, la possibilité d'un mariage de raison entre Architectes et Ingénieurs ; laissez-moi vous affirmer ce soir que, dans beaucoup de cas, ce mariage de raison existe déjà et que parmi le nombre il s'en trouve quelques-uns qui, à n'en pas douter, commencent à ressembler singulièrement à des mariages d'inclination. C'est dire que, dans toute la mesure où vous jugerez utile de faire appel à nos Camarades pour parti-

ciper à cette grande œuvre de la reconstruction, vous les trouverez toujours prêts à servir là comme ailleurs avec tout le dévouement dont ils sont capables.

Mais, quand on aura réparé les ruines de la guerre, il restera encore à réparer les conséquences du manque de courage des Français devant le problème du loyer depuis la première guerre mondiale. Il n'a pas fallu moins que les destructions massives des hostilités de 1939-45 pour faire comprendre enfin qu'en matière de logements nous ne disposons déjà plus d'aucun volant dès avant la dernière guerre et trop de familles paient actuellement par l'occupation de locaux moins qu'insuffisants le maintien en dessous de leur valeur réelle des dépenses d'habitation. Compte tenu des atteintes de plus en plus marquées du temps sur les immeubles roscapés de la guerre, la reconstruction seule ne permettra pas de résoudre ce problème et c'est une politique hardie et courageuse de la construction qui s'impose dès maintenant. Là comme ailleurs on ne fera rien de solide sans l'intervention bien coordonnée des techniciens spécialisés et d'une Administration rompue à la fois aux questions techniques et à leurs aspects administratifs. Il me paraît donc évident que nous pouvons, à ce point de vue, contribuer avec beaucoup d'efficacité à la réussite d'une opération qui intéresse tout le Pays.

Je dois d'ailleurs noter ici que cette question du logement se présente avec une acuité toute particulière pour les Fonctionnaires, astreints par les avancements successifs à des déménagements qui posent aujourd'hui des problèmes insolubles ; et je ne vous apprendrai certainement rien, Monsieur le Ministre, en vous affirmant qu'à l'heure actuelle les mutations sont, de ce fait, rendues pratiquement impossibles. Beaucoup d'Entreprises nationalisées ou privées l'ont déjà compris et grâce à leur initiative elles ont su éviter de grosses difficultés. C'est pourquoi je pense qu'au premier rang des problèmes de la construction, l'Etat doit apporter toute son attention à celui du logement de ses Fonctionnaires. Je sais bien qu'il faut pour cela d'importants moyens financiers, mais nous demeurons tous convaincus que, si on le désire vraiment, on les trouvera. Il n'est plus possible d'admettre que l'intérêt du Service doit, comme c'est trop souvent le cas, céder le pas à une question de logement, sans condamner irrémédiablement toutes les administrations. à une diminution grave de leur rendement ; et pour cette seule raison — je ne parle même pas des considérations familiales et humaines qui gardent cependant toute leur valeur — il apparaît qu'une politique à longue vue de construction par l'Etat pour ses serviteurs sera en définitive extrêmement rentable.

Nous pourrions, Messieurs, évoquer encore beaucoup d'autres problèmes de grande importance. Si je n'en ai rien dit ce soir, ils n'en sont pas négligeables pour autant, mais j'ai déjà scrupule à avoir retenu si longtemps votre attention, surtout après y avoir fait largement appel cet après-midi. Malgré les difficultés de l'heure, malgré le découragement qui pourrait parfois nous saisir, il faut coûte que coûte aller de l'avant dans la voie qui nous est tracée et où tant de magnifiques réalisations nous attendent encore. C'est la force de notre Pays que d'avoir à son service un Corps de Fonctionnaires que le monde entier a encore bien des raisons de nous envier ; par notre position au sein de ce Corps nous pouvons beaucoup pour concourir à la poursuite du splendide effort de re-

constitution entrepris au milieu d'écueils sans nombre ; cette position, que nous devons à tant de prédécesseurs dévoués à la chose publique, il nous appartient de la conserver pour le plus grand bien de l'intérêt général ; c'est à ce dernier que nous contribuons en travaillant dans

notre Association bientôt cinquantenaire à la défense de nos droits, tout prêts que nous sommes toujours à ne reculer devant aucun de nos devoirs dont le poids ne nous est jamais trop lourd dès qu'il s'agit de la grandeur de notre Patrie. (*Longs applaudissements*).

Allocution prononcée par M. WIRTH Directeur du Cabinet de M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce

M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce aurait été heureux d'être aujourd'hui parmi vous, spécialement pour supporter l'assaut que m'avait annoncé votre Président.

Sur certains points de cet assaut je n'ai pas qualité pour prendre des engagements, sur d'autres, au contraire, je m'associerai aux termes à la fois si mesurés et si pertinents qu'il a employés.

Il a parlé de la complexité croissante de la Fonction Publique ; je crois que c'est, en effet, un des traits saillants de l'Etat moderne et que nous cherchons en France, au moyen de la tradition et au moyen de la réforme, une solution à ce problème. Comme toujours les textes législatifs et les initiatives du Parlement ont des flux et des reflux. Il est possible qu'aujourd'hui — je me garderai en présence de parlementaires éminents d'entrer sur ces terrains délicats — il est possible qu'aujourd'hui les solutions qui ont été choisies paraissent excessives. Sans aucun doute il faudrait des réformes. Votre Président a parlé aussi du contrôle. Il est certain que spécialement dans les secteurs nationalisés, ce contrôle apparaît souvent excessif.

En ce qui concerne les Corps que vous représentez ici, à titre intérimaire, M. Louvel vous aurait parlé du Corps des Ponts et Chaussées. Je crois que ce Corps apporte également sa collaboration précieuse à M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme qui vous en parlera probablement tout à l'heure ; le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme où l'œuvre acharnée de son titulaire nous rapproche du jour où nous verrons peut-être disparaître le préfixe du titre. En ce qui concerne les Statuts de vos Corps, vous savez que le Statut du Corps des Mines est un problème désormais réglé ; en ce qui concerne le Statut du Corps des Ponts et Chaussées, vous savez qu'il est soumis au Conseil Général des Ponts et Chaussées et je transmettrai de la façon la plus attentive à M. Chastellain dès son retour, les remarques de votre Président et le désir de votre Association que votre contre-projet soit pris en considération.

Les Corps que vous représentez ici et les Corps en général doivent être, en effet dans l'Etat moderne, une des articulations fondamentales de la structure de l'Etat.

Pourquoi ? Parce que nous avons senti les uns et les autres à tous les échelons les dangers de la politisation. Là aussi je ne voudrais pas sortir de mon terrain, mais vous savez, vous l'avez éprouvé, dans les Corps mathématiques et je l'ai vu dans d'autres Corps, la notion de Corps est une garantie fondamentale d'indépendance politique et nous en avons besoin dans la gestion spécialement du secteur nationalisé.

Vous savez les problèmes qui assiègent aujourd'hui nos Ministres. Ce sont les problèmes des salaires. Je vous dirai rapidement quelques chiffres, pour que vous sentiez combien il y a des disparités tout à fait anormales en matière de niveau de salaires. Je vous citerai par exemple un chiffre tout à fait spectaculaire : c'est le pourcentage du personnel ayant bénéficié de l'arrêt des trois mille francs. Dans le métro il s'agit d'un pour mille ; du personnel du Gaz de France il s'agit de 45 %. Ceci vous montrera que les solutions faisant appel à des pourcentages forfaitaires sensiblement identiques, dans l'un ou l'autre des secteurs, sont des solutions difficilement acceptables.

Je n'insiste pas là-dessus. Je voulais citer le caractère aigu de ces problèmes d'actualité.

Vous avez certains d'entre vous un rôle éminent à jouer dans le secteur nationalisé et j'en profiterai pour rendre hommage — et je crois que je suis la pensée de mon Ministre — à la plupart d'entre vous. Dans le secteur nationalisé la réussite des nationalisations a été basée sur la compétence des cadres et dans ces cadres vous jouez un rôle éminent.

Je terminerai donc très rapidement cet exposé, cette brève réponse à l'exposé si nourri de votre Président, en rendant au nom de mon Ministre, hommage à votre sens de l'intérêt public. (*Applaudissements*).

*
**

Nous regrettons d'être placés dans l'impossibilité matérielle de reproduire ici le texte de l'allocution prononcée par M. Claudius PETIT, Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, qui présidait le dîner du P.C.M. et a clôturé la série des discours.

Le Service d'Achats du P. C. M. est à votre disposition
CONSULTEZ-LE

Tournées du P.C.M. en 1950

Tournée en Belgique et en Hollande.

Le nombre des inscriptions définitives reçues pour cette tournée groupe environ 65 personnes : c'est un beau succès. Le voyage aura lieu en une seule fois, aux dates précédemment retenues : départ de Paris le dimanche matin 7 mai, retour à Paris le dimanche soir 14 mai.

Le programme sommaire précédemment indiqué est maintenu dans son ensemble ; le programme définitif détaillé n'a pas pu être arrêté à temps pour pouvoir être inséré ici. Nous sommes heureux cependant de pouvoir signaler l'extrême amabilité avec laquelle les Autorités Belges et Hollandaises ont facilité l'organisation du voyage, dont l'intérêt technique sera incontestable.

Tournée à Donzère-Mondragon.

De nombreuses inscriptions de principe ont été reçues pour cette tournée, qui, en raison des dates d'autres Congrès pouvant intéresser les Membres du P.C.M., aura fort probablement lieu les 16 et 17 juin 1950 (départ de Paris le jeudi soir 15, retour à Paris le dimanche matin 18).

Des pourparlers sont en cours pour que cette tournée soit commune au P.C.M. et à l'Association des Ponts et Charpentes.

Les Sociétaires ayant donné leur adhésion de principe recevront en temps voulu toutes indications nécessaires pour leur participation au voyage.

PAIEMENT DES COTISATIONS DE L'EXERCICE 1950

En application de l'article 22 des Statuts de l'Association, le Comité du P.C.M. a maintenu les cotisations de l'Exercice 1950 aux mêmes taux que pour les deux Exercices précédents, savoir :

Inspecteurs Généraux :

En activité	1.000 frs
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	500 frs
En retraite	200 frs

Ingénieurs en Chef :

En activité	800 frs
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	400 frs
En retraite	160 frs

Ingénieurs Ordinaires :

En activité	600 frs
En disponibilité, hors cadres, démissionnaires	300 frs
En retraite	120 frs

Ingénieurs Elèves	120 frs
-------------------------	---------

La somme due est afférente au grade au 1^{er} janvier 1950 ou au moment de l'inscription pour les nouveaux Sociétaires ; elle est exigible dans le premier trimestre de l'année.

Les Sociétaires sont instamment priés de se mettre, dès à présent, en règle avec la Caisse du P.C.M., pour éviter des frais très élevés d'un recouvrement ultérieur. Ils devront joindre obligatoirement, le cas échéant, les cotisations arriérées dont ils peuvent rester redevables, suivant avis précédemment envoyé à chaque intéressé.

Modes de paiement :

— Chèque Bancaire barré au nom du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères à Paris (6^e) ;

— de préférence, chèque postal sur le compte de l'Association du P.C.M. : Paris-508-39.

NOUVELLE COMPOSITION DES ÉQUIPES D'ÉTUDES DU P. C. M.

arrêtée par le Comité du P. C. M. dans sa séance du 4 Avril 1950

<i>Equipes</i>	<i>Chefs d'Equipe</i>	<i>Membres</i>
Statut, Personnel, Recrutement...	M. PÉLISSONNIER.	MM. ARRIBEAUTE, BRUNOT, CACHERA, COQUAND, DAUVERGNE, DURAND-DUBIEF, FONTAINE, ISSARTE, LAMBERT, LAMOUREUX, LEROY, LESIEUX, LOUIS MARTIN, RÉROLLE, SAINT-REQUIER, VALENTIN et VIEILLIARD.
Méthodes.	M. GENET.	MM. ALLAIS, BAUDET, COQUAND, SIMON et TRINCHIÉ.
Culture des Ingénieurs, Enseignement.	M. BOUZOUD.	MM. CACHERA, DECELLE, FISCHESSER, MICHEL, STAHL et les Délégués des Ingénieurs Elèves.
Air.	M. LESIEUX.	MM. AVRIL, CACHERA, FILIPPI, MAZEN, OLIVIER et VIEILLIARD.
Reconstruction.	M. BAUDET.	MM. CARPENTIER, CAYET, COQUAND, Gilbert DREYFUSS, FÉRON, FONTAINE, GARNIER et LIZÉE.
Sports.	M. ARRIBEAUTE.	MM. CASSOUX, JOUVENT, LAMBERT et VANDANGE.
Agriculture, Distributions d'eau.	M. DESVIGNES.	MM. BOLLARD, CHASTE, DECELLE, PÉLISSONNIER et VANDANGE.
Documentation administrative et technique.	M. SIEGFRIED.	MM. ALLAIS, ARRIBEAUTE, DECELLE, DUGAS, Robert LÉVI, PAOLI et REUFFLET.
Questions sociales.	M. LESIEUX.	MM. COURBON, COYNE, DETOEUF, GUEYDON DE DIVES, LE GORGEU et VIEILLIARD.
Electricité.	M. LAMOUREUX.	MM. BAUDET, BOLLARD, CAYET, LONG-DEPAQUIT, PAVAUX et VAUTHIER.
Logement.	M. LIZÉE.	MM. DOLLET et OLIVIER.
Tournées.	M. COR.	MM. LAMOUREUX, Michel LEGRAND, LEROY, Robert LÉVI, PAOLI et RÉROLLE.
Intérieur.	M. GUERBIGNY.	MM. CACHERA, DECELLE, DELAIGUE, ISSARTE, JOUVENT, LORIFERNE et PAVAUX.
Retraites.	M. GUERBIGNY.	MM. DELAIGUE, ÉTIENNE, LEPRINGE-RINGUET et MARTIN.

Il est rappelé que cette composition n'est aucunement limitative et que les Chefs d'Equipe accueilleront très volontiers les Camarades qui voudront apporter leur collaboration aux travaux des Equipes et assister à leurs réunions. S'adresser, à ce sujet, aux Chefs d'Equipe ou à M. DURAND-DUBIEF, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Secrétaire du Comité du P.C.M., 24, rue du Renard, à Paris (4^e) (TURbigo 71-70).

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du Mardi 4 Avril 1950

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 4 avril 1950, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud**, **Daval** et **Guerbigny**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Rérolle**, Secrétaire-Adjoint, **Courbon**, Trésorier, **Aubriot**, **Bouzoud**, **Brandeis**, **Cassard**, **Champsaur**, **Coquand**, **Curet**, **Damian**, **Gueydon de Dives**, **Lamouroux**, Michel **Legrand**, **Leroy**, **Long-Depaquit**, **Martin**, **Pavaux**, **Saint-Requier** et **Thiébault**, Membres.

Absents excusés : MM. **Cor**, **Dorche**, **Jacquino**, **Jean** et **Pelissonnier**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Bollard** et **Fischer**.

La séance est ouverte à 9 heures 20.

1°) Bienvenue et condoléances.

Le Président souhaite la bienvenue aux nouveaux Membres du Comité, entrés dans celui-ci à la suite des élections du 5 mars 1950.

Il rend hommage à la mémoire de M. Albert **Lebrun**, Ingénieur des Mines, ancien Président de la République et Membre Perpétuel du P.C.M., récemment décédé ; il signale qu'une notice nécrologique a été insérée dans le N° d'avril 1950 du Bulletin du P.C.M., concernant cet hommage, auquel le Comité s'associe.

2°) Approbation des P. V. des précédentes séances.

Le Comité adopte sans observations les textes qui lui ont été soumis pour les procès-verbaux des séances ci-après :

— réunion du Comité du vendredi 3 mars 1950 ;

— Assemblée Générale Ordinaire annuelle du dimanche 5 mars 1950 ;

— réunion du Comité du dimanche 5 mars 1950.

3°) Mise au point de la composition des Equipes d'Études.

Le Comité procède à la mise au point de la composition des Equipes d'Études, pour tenir compte des circonstances nouvelles survenues depuis la précédente Assemblée Générale. La nouvelle composition de ces Equipes sera insérée dans un prochain N° du Bulletin du P.C.M.

4°) Réunion des Groupes.

M. **Buteau** fait part de son intention d'établir des contacts avec les Groupes de Province, à l'occasion de leur réunion. Il demande, en conséquence, aux Délégués de Groupe de bien vouloir le prévenir des réunions projetées, afin qu'il puisse y participer, dans la limite du possible. Il rappelle les recommandations déjà faites, concernant l'envoi, au Secrétariat, de comptes-rendus des réunions de Groupe, aux fins d'insertion au Bulletin du P.C.M.

5°) Dîner et Tournées du P.C.M.

En l'absence de M. **Cor**, M. **Delayre** fait un compte-rendu du dîner du P.C.M. et de l'exécution ou de l'étude des tournées prévues pour 1950 :

— le dîner du P.C.M. a réuni 110 couverts ; conformément à la décision prise par le Comité, la Caisse du P.C.M. a pris en charge le prix des couverts des invités et les frais d'organisation du dîner, représentant une dépense totale de 23.000 francs ;

— la tournée du P.C.M. à Rouen, effectuée le 4 mars 1950, a eu un plein succès ; le P.C.M. a dû payer les dépenses des invitations au déjeuner servi à Rouen ; les résultats financiers de cette tournée se sont ainsi soldés par un excédent de dépenses de 956 frs qui ont été réglées par la Caisse du P.C.M. ;

— l'organisation de la tournée en Belgique et en Hollande pour le mois de mai 1950 se poursuit favorablement ; le nombre des inscriptions provisoires reçues pour cette tournée approche la centaine ; comme les inscriptions définitives font apparaître généralement une réduction d'un tiers, on peut compter que cette tournée réunira environ 65 personnes et pourra être effectuée en un seul voyage, qui aurait lieu du dimanche 7 au dimanche 14 mai inclus, le programme précédemment publié dans le Bulletin du P.C.M. étant maintenu dans ses grandes lignes et le prix total de 20.000 frs par personne restant une approximation possible ;

— les inscriptions de principe pour la tournée à Donzère-Mondragon ont été demandées pour le 15 avril 1950 ; en raison de l'organisation d'autres Congrès intéressant les Membres du P.C.M., la date de cette tournée serait fixée au 16-17 juin (départ de Paris le 15 au soir, retour à Paris le 18 au matin) ; des pourparlers sont en cours pour

que cette tournée soit commune au P.C.M. et à l'Association des Ponts et Charpentes ; le prix approximatif du voyage a été évalué à 4.500 frs par personne.

Le Comité approuve ces diverses dispositions.

6°) Société d'Entraide.

M. **Buteau** remercie les Membres de l'Equipe Questions Sociales pour le travail accompli en vue de la constitution d'une Société d'Entraide aux Orphelins des Camarades prématurément disparus ; il signale que, conformément à la décision prise par l'Assemblée Générale, le projet de Statuts de cette Société est inséré dans le N° d'avril du Bulletin du P.C.M., avec un questionnaire. Il demande que les Camarades veuillent bien répondre nombreux et rapidement à ce questionnaire.

7°) Reclassement des Fonctionnaires.

Le Président rappelle que les conditions d'application des tranches de reclassement pour 1950 ont été publiées au Journal Officiel du 23 mars 1950. Les nouvelles tranches sont inférieures aux précédentes pour tenir compte de l'aménagement de l'impôt sur le revenu : une telle façon de procéder est inadmissible, d'autant plus qu'elle pénalise les fonctionnaires chargés de famille et que l'augmentation du sursalaire familial accordée en compensation est tout à fait insuffisante. Après échange de vues, le Comité charge son Président de prendre les contacts nécessaires avec les autres Camarades des Cadres Supérieurs et avec les Fédérations, en vue de protester contre cette situation et éviter qu'une nouvelle mesure analogue ne soit prise, le cas échéant, pour la tranche de reclassement applicable à partir du 1^{er} janvier 1951.

A ce propos, M. **Buteau** signale l'existence d'un projet de constitution d'un Groupement nouveau, destiné à faciliter les contacts entre les fonctionnaires des Cadres Supérieurs. M. **Fischesser** expose les principes envisagés par les promoteurs de ce Groupement qui serait à l'origine, et devant les difficultés rencontrées pour reconstituer l'ancienne Fédération des Cadres Supérieurs, seulement un Cercle de Hauts Fonctionnaires. Le Comité est d'avis de suivre cette question et délègue M. **Fischesser** pour conserver les contacts nécessaires au nom du P.C.M.

Le Président appelle l'attention du Comité, à propos de la publication des nouveaux traitements, sur les indices attribués à certains fonctionnaires et, en particulier, aux Inspecteurs des Finances ; il résulte de vérifications faites que

ces indices correspondent bien aux indices fixés en 1948, compte tenu de rectificatifs de l'époque ; mais le Comité estime, après échange de vues, qu'il y a là un argument intéressant à retenir, notamment en vue des discussions à soutenir sur le Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Le Statut des Ingénieurs des Mines venant d'être publié, le Comité estime que les Camarades des Mines peuvent engager, dès à présent, de leur côté, l'action nécessaire pour le rajustement de leurs indices, sans attendre la mise au point du Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le Président signale enfin que l'Association des Ingénieurs Anciens Elèves de l'Ecole Centrale a effectué une enquête sur la situation des Ingénieurs sortant de cette Ecole, en vue de déterminer les appointements moyens de ceux-ci et il en donne les résultats.

7°) Amélioration de la situation des Ingénieurs Elèves.

M. **Buteau** signale que, après avoir fait le tour complet de la question, l'Equipe Personnel ne voyait pas le moyen d'obtenir une amélioration de la situation des Ingénieurs Elèves ; la dernière solution envisagée, consistant à faire participer les Ingénieurs Elèves des Ponts et Chaussées à la répartition des honoraires, doit être écartée, dans l'état actuel des choses. Il est cependant fait remarquer que les Elèves de l'Ecole Supérieure d'Administration accèdent à l'indice 275 à leur troisième année d'Ecole : après échange de vues, le Comité décide d'examiner si une comparaison peut être faite à cet égard ; il charge M. **Maurice Legrand** de réunir les éléments d'information nécessaires.

9°) Droit de grève des Fonctionnaires.

M. **Buteau** rappelle que le Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a demandé que soit insérée dans le Bulletin du P.C.M. une étude sur la réglementation du droit de grève des Fonctionnaires.

Il s'engage, à ce sujet, une longue discussion, à la suite de laquelle le Comité décide que la question de cette insertion sera soumise à M. **Prot**, chargé du Bulletin du P.C.M.

La séance est levée à 11 heures 45, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu exceptionnellement le mercredi 3 mai 1950, en deux séances, l'une à 9 heures, l'autre à 14 heures 15.

Le Secrétaire,
Durand-Dubief.

Le Président,
L. Buteau.

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

Séance du Mardi 4 Avril 1950

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni, le mardi 4 avril 1950, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud** et **Guerbigny**, Vice-Présidents, **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Aubriot**, **Bouzoud**, **Brandeis**, **Champsaur**, **Coquand**, **Curet**, **Lamouroux**, Michel **Legrand**, **Leroy**, **Long-Depaquit**, **Pavaux**, **Saint-Requier** et **Thibault**, Membres.

Absents excusés : MM. **Courbon**, Trésorier, **Cor**, **Derohe**, **Jacquinet** et **Pélissonnier**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Bollard**, **Fontaine** et **Loriferne**.

La séance est ouverte à 15 heures.

1°) Approbation des P. V. des précédentes séances.

Le Sous-Comité adopte sans observations les textes qui lui ont été soumis pour les procès-verbaux des séances tenues le mardi 7 février 1950 et le dimanche 5 mars 1950.

2°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Buteau** rend compte des diverses démarches qu'il a accomplies en ce qui concerne le Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :

— comme suite à la motion adoptée par l'Assemblée Générale du P.C.M. du 5 mars 1950, une lettre commune au P.C.M. et aux quatre Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées a été adressée, le 20 mars, au Ministre des Travaux Publics, pour lui demander que le contre-projet de Statut, présenté par le P.C.M. et les Syndicats, soit soumis au Comité Technique Paritaire avant que le Conseil Général des Ponts et Chaussées émette son avis sur l'ensemble de l'affaire ;

— diverses audiences ont été accordées au Président du P.C.M., par M. le Directeur du Personnel, puis par MM. les Inspecteurs Généraux **Lemoine**, Président de la 3^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées et **Genet**, chargé de rapporter l'affaire devant cette Assemblée : si des objections de détails ont été soulevées, il ne paraît pas y avoir a priori d'opposition sur le principe des propositions du contre-projet, notamment en ce qui concerne la distinction entre le grade d'Ingénieur Général et la fonction d'Inspecteur Général ;

— au cours de la réception du Bureau du Comité par M. le Ministre des Travaux Publics du 4 avril, la question du Statut a été largement exposée et le Ministre a promis de l'examiner très attentivement.

Le Président évoque, à ce propos, les projets d'organisation de la Nation en temps de guerre, actuellement en cours d'étude ; ces projets confient au Ministère des Travaux Publics et des Transports des missions importantes (entretien et remise en état des voies de communication, organisation des transports et notamment des transports routiers). Ces missions justifient que le Ministre soit représenté, sur le plan Régional, qui sera l'organe essentiel de commandement, par un Fonctionnaire de haut rang ; il pense que des Ingénieurs Généraux seraient tout à fait qualifiés et que l'on peut trouver là une solution partielle au problème de l'avancement des Ingénieurs en Chef.

Le Sous-Comité prend acte de ces diverses indications, puis, à la suite de diverses interventions, décide :

— conformément à la proposition de M. **Lamouroux**, de suivre une action soutenue auprès du Conseil Général des Ponts et Chaussées ;

— de renvoyer à l'Équipe Personnel une note de M. **Guerbigny**, qui juge insuffisante la rédaction de l'article 34 du contre-projet de Statut, en ce qui concerne le Cadre Latéral ;

— de renvoyer au Groupe d'Orléans une lettre de M. Roger **Renault** visant le contre-projet de Statut ;

— et juge qu'il convient, en attendant la création d'Ingénieurs Généraux aux Chefs-Lieux de Région, pour étudier les problèmes du temps de guerre, de confier l'intérim de ces fonctions aux Ingénieurs en Chef en résidence au Chef-Lieu de Région.

3°) Primes de rendement.

M. **Buteau** rappelle que les crédits pour primes de rendement inscrits au Budget de l'État pour 1949 sont les mêmes que ceux de 1948 ; le Ministre de l'Intérieur a reconnu que rien n'interdisait aux Conseils Généraux des Départements de voter, en faveur des Fonctionnaires des Ponts et Chaussées, les crédits nécessaires pour parfaire ces primes au taux résultant du décret de 1945 ; mais, pour ne pas être gêné vis-à-vis des autres

Corps de Fonctionnaires, il se propose d'intervenir auprès du Ministère des Finances pour lui demander instamment d'inscrire au Budget de l'Etat les crédits suffisants pour le paiement de la totalité des primes dues aux Fonctionnaires. MM. **Champsaur** et **Coquand** font remarquer que le Service des Ponts et Chaussées est le seul Service de l'Etat assurant la gestion d'un Service Départemental et qu'ainsi la crainte du Ministère de l'Intérieur n'est pas justifiée.

Le Sous-Comité invite, en conséquence, son Président à poursuivre la question en faisant valoir cet argument.

Le Sous-Comité charge MM. **Loriferne** et **Coquand** de s'entendre pour centraliser les renseignements recueillis sur les décisions prises par les Consoils Généraux en ce qui concerne l'octroi, aux Fonctionnaires des Ponts et Chaussées, de compléments de primes de rendement.

Par ailleurs, le Sous-Comité décide de demander à l'Equipe Personnel de revoir les bases de calcul des primes de rendement, compte-tenu du texte récent intéressant les Ingénieurs du Génie Maritime.

M. **Lamouroux** donne connaissance des décrets parus au Journal Officiel du 3 mars 1950 et qui ont fixé les indemnités de fonction et les primes de rendement des Ingénieurs Coloniaux ; le Sous-Comité constate que ces textes correspondent à ce que nos Camarades Coloniaux attendaient, tout en l'estimant insuffisant.

4°) Commission Nationale d'Economies.

M. **Buteau** fait connaître que la Commission Nationale d'Economies a examiné la situation des Services des Ponts et Chaussées ; elle n'a pas fait d'observations importantes sur l'organisation actuelle des Services ; mais, bien que cela ne semble pas de sa compétence, elle a soulevé le problème des honoraires et ne l'a finalement écarté qu'à une faible majorité. M. **Couteaud** signale la nécessité d'une vigilance toute spéciale à cet égard, accompagnée d'une action auprès des Parlementaires locaux. Après échanges de vues, le Sous-Comité décide qu'une note sera préparée par le P.C.M., en liaison avec la Direction du Personnel, pour être remise à toutes les personnalités susceptibles de s'intéresser à la question.

5°) Statut des Ingénieurs T.P.E.

M. **Buteau** fait connaître qu'il a communiqué, sur sa demande, au Syndicat des Ingénieurs T.P.E., le contre-projet de Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour lui permettre de déterminer les possibilités de dégagement des Ingénieurs T.P.E. vers le Cadre des Ingénieurs des

Ponts et Chaussées. D'autre part, la Direction du Personnel envisagerait la création d'un échelon fonctionnel, pouvant atteindre l'indice 500, pour les Ingénieurs T.P.E. remplissant l'une des fonctions suivantes :

— Chef d'un Arrondissement ;

— Chef de Bureau d'Ingénieur en Chef ;

— Inspecteur des Transports (cette dernière en liaison avec l'intégration du Cadre actuel des Inspecteurs des Transports dans le Cadre des Ingénieurs T.P.E.).

Après discussion, le Sous-Comité charge son Président de suivre cette question, avec M. **Coquand**, auprès de la Direction du Personnel.

6°) Travaux pour le M.R.U.

Le Président signale que le Décret du 11 mars 1950, accordant des indemnités de fonctions aux Délégués Départementaux du M.R.U., n'intéresse pas les Ingénieurs des Ponts et Chaussées Délégués Départementaux, dont la fonction n'est qu'un accessoire de leur situation.

En ce qui concerne le plafond des vacations pour travaux du M.R.U., il rend compte de la lettre adressée au Ministre de la Reconstruction pour demander la suppression de ces plafonds, compte tenu de l'existence des plafonds de cumul, ou, tout au moins, leur revalorisation normale ; la question est suivie auprès des Services du M.R.U.

M. **Lamouroux** fait un exposé de la situation actuelle de la question du protocole avec E.D.F., pour les travaux d'électricité dans les zones sinistrées. Il résulte de cet exposé que, au cours des contacts pris, des divergences de vues se sont révélées entre certains Camarades intéressés et, dans ces conditions, le Sous-Comité estime qu'il n'y a pas lieu, pour le moment, d'envisager une modification du protocole en cause ; toutefois, il invite les intéressés à faire part éventuellement de leurs suggestions soit à l'Equipe Electricité, soit à l'Equipe Reconstruction.

7°) Mesures disciplinaires contre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Buteau** signale que, d'après l'interprétation de l'Administration, les sanctions applicables aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont celles fixées par la loi du 14 octobre 1946 portant Statut Général des Fonctionnaires, le Conseil de Discipline étant le Conseil Général des Ponts et Chaussées (conformément au Décret de 1926), en attendant la mise en place de la Commission Administrative. A cet égard, les déplacements d'office ne peuvent être prononcés qu'après avis du Conseil de Discipline ; par contre, les déplacements dans

l'intérêt du Service doivent, d'après la jurisprudence du Conseil d'Etat, donner lieu à la communication préalable de son dossier à l'intéressé. Il lui apparaît que cette question mériterait d'être examinée de plus près.

Après discussion, le Sous-Comité décide de renvoyer l'affaire à l'examen de l'Equipe Personnel, pour propositions.

La séance est levée à 17 heures 20, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu le mercredi 3 mai 1950, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
Durand-Dubief.

Le Président,
L. Buteau.

Le Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

L'Assemblée Générale Annuelle du P.C.M. du 5 mars 1950 a adopté, à l'unanimité, une motion demandant que soit soumis au Comité Technique Paritaire, avant son examen par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, le contre-projet de Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, adressé à M. le Ministre des Travaux Publics par une lettre du 28 décembre 1949, commune au P.C.M. et aux quatre Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Pour faire suite à cette motion, le P.C.M. et les quatre Syndicats sus-visés ont adressé, le 20 mars 1950, à M. le Ministre des Travaux Publics, une lettre commune reprenant la demande contenue dans ladite motion.

M. le Ministre des Travaux Publics a bien voulu répondre à cette demande, par une lettre du 6 avril 1950 adressée au Président du P.C.M.

Nous reproduisons ci-après le texte de ces deux lettres :

*
**

Paris, le 20 mars 1950.

Le Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines (P.C.M.),

Le Président du Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées,

Le Secrétaire Général du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O.),

Le Secrétaire Général du Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.S.M.),

Le Président du Syndicat Chrétien des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.F.T.C.),

à Monsieur le **Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme** (Cabinet).

OBJET. — Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Monsieur le Ministre,

Par lettre en date du 28 décembre 1949, nous avons adressé à votre Prédécesseur un contre-projet de Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, en lui demandant de l'examiner avec toute la bienveillance que requiert la situation anormale faite à ces Ingénieurs par les lenteurs excessives de leur avancement.

Nous avons l'honneur de vous faire connaître que l'Assemblée Générale du P.C.M., réunie le dimanche 5 mars, a approuvé à l'unanimité, les termes de ce contre-projet ; elle a, en outre, exprimé formellement la demande qu'il soit soumis au Comité Technique Paritaire auprès de la Direction du Personnel, comme l'a été, en juillet 1949, le projet de Statut établi par vos Services.

Il est apparu, en effet, à nos Camarades que les propositions contenues dans notre contre-projet ne pourraient être suivies d'effet si, à un stade ou à un autre de l'instruction, elles n'avaient pas fait l'objet d'un examen de la part du Comité Technique Paritaire et qu'ainsi la consultation de ce Comité dans un délai aussi bref que possible était très désirable. Nous nous permettons d'ailleurs de rappeler, à ce sujet, que l'article 44 du Décret 47-1370 du 24 juillet 1947, pris pour l'application de l'article 20 de la Loi du 19 octobre 1946 portant Statut Général des Fonctionnaires, précise expressément que les Comités Techniques ont à connaître « de toutes les questions relatives à l'élaboration ou à la modification des règles statutaires régissant les personnels affectés dans les Services relevant de leur compétence ».

D'autre part, nous nous permettons de penser que le délai de plus de sept mois écoulé depuis juillet 1949 (qui infirme le motif d'urgence invoqué alors), ainsi que les faits nouveaux signalés dans notre lettre du 28 décembre 1949 et l'attitude de l'Assemblée Générale du P.C.M., sont de nature à modifier les positions prises, lors de l'examen du projet de Statut de l'Administration, par les divers Membres du Comité Technique.

Enfin, de même que le Conseil Général des Mines a été consulté, à la demande du Conseil d'Etat sur le projet de Statut particulier de nos Camarades du Corps des Mines, le Conseil Général des Ponts et Chaussées sera certainement appelé à donner son avis sur notre Statut propre ; il nous paraît indispensable que cette Haute Assemblée ne se prononce qu'après une nouvelle consultation du Comité Technique Paritaire, dans laquelle elle trouvera d'importants éléments d'information.

Dans ces conditions, nous faisant les interprètes de tous nos Camarades affiliés au P.C.M. et aux Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir soumettre au Comité Technique Paritaire auprès de la Direction du Personnel le contre-projet de Statut qui a fait l'objet de notre lettre du 28 décembre 1949 et sur lequel l'unanimité s'est réalisée au sein de toutes les organisations professionnelles et syndicales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments très respectueusement dévoués.

Signé : L. Buteau, J. Cor, J.-P. Fontaine, A. Brunot, P. Lion.

*

Paris, le 6 avril 1950.

Monsieur le Président,

Par lettre du 20 mars 1950, vous avez bien voulu me demander de soumettre au Comité Technique Paritaire de l'Administration Générale et du Personnel le contre-projet de Statut annexé à votre précédente lettre du 28 décembre 1949.

Je donne connaissance de votre lettre au Conseil Général des Ponts et Chaussées que j'ai saisi, ainsi que vous le savez, de ce contre-projet.

Je recommande au Conseil Général des Ponts et Chaussées de bien vouloir vous entendre à ce sujet, ainsi que les représentants des différents Syndicats intéressés.

Copie de la présente lettre est adressée aux représentants des différents Syndicats co-signataires de la lettre du 20 mars 1950.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Ministre et par délégation :

Le Directeur du Cabinet.

Signé Japiot.

CONFÉRENCE

M. Marcel Prot, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, fera, le **mardi 2 mai à 17 heures 30**, une conférence sur le sujet suivant :

Méthodes modernes d'essai des Matériaux

Théorie probabiliste de la sécurité. Importance des éprouves. Forme et dimensions des éprouvettes. Courbe intrinsèque. Limite d'endurance. Essais des

métaux : machines d'essai modernes ; essais de fatigue sous charge progressive. Essais de ciment, mortiers et bétons, résultats récents et perspectives.

Cette conférence sera faite, sous la présidence de M. Grelot, Inspecteur Général, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics, 100, rue du Cherche-Midi, à Paris (7°).

Congrès de la Fédération Nationale des Collectivités concédantes et Régies

La Fédération Nationale des Collectivités Concédantes et Régies (Electricité, Gaz et autres Services Publics) tiendra un Congrès à Cabourg du 21 au 25 juin 1950 : ce Congrès est de nature à intéresser les Ingénieurs qui s'intéressent aux pro-

blèmes d'amélioration des Services Publics des Collectivités locales. Tous renseignements sur le dit Congrès pourront être fournis par le Secrétaire de la Fédération, 10, rue de la République, à Troyes (Aube). Téléphone 47-72.

Un problème logique : le déficit des chemins de fer

Lorsqu'une discussion se prolonge — et, a fortiori, lorsqu'elle s'éternise — on peut être à peu certain qu'elle repose sur un malentendu. Le problème est alors d'ordre purement logique ; il s'agit de mettre le malentendu en évidence et de résoudre l'équivoque qui l'a fait naître.

Une telle affirmation peut surprendre au premier abord. Pour le français moyen la logique est affaire de philosophe et ne trouve point d'application dans la vie pratique et l'idée paraîtra plaisante à beaucoup de voir un logicien s'aviser de résoudre un problème technique ou économique difficile en le portant sur son propre terrain.

Il n'est pourtant pas rare — et tous ceux qui ont la pratique des « commissions » nationales ou internationales, en tomberont certainement d'accord — de voir une discussion laborieuse, quel qu'en soit le sujet, en venir au bout d'un certain temps à des questions de terminologie, ce qui est déjà une forme de transport sur le terrain de la logique.

Nous sommes de ceux qui pensent que le langage conduit la pensée, souvent à notre insu, et que des formes de langage malheureuses, parfois de simples mots, nous entraînent à des confusions et à des équivoques qui sont la source de malentendus plus ou moins graves, quelquefois tragiques, dans les domaines les plus divers de l'activité humaine.

Nous avons développé cette thèse en différentes occasions et, notamment, dans un ouvrage récent (1) : nous nous proposons de montrer ici comme un problème que l'on se plaît à considérer généralement comme un problème technique n'est, en réalité, au moins pour une large part, qu'un problème logique : il s'agit du problème du déficit des chemins de fer français, problème qui renaît périodiquement depuis plus d'un quart de siècle et dont le moins qu'on puisse dire est que la solution ne s'en dessine pas encore de façon bien nette, même dans l'esprit de nombreux techniciens extrêmement avertis.

C'est qu'en effet, dès le premier mot, le problème est mal posé, le terme de « déficit » orientant de lui-même, au premier pas, la recherche d'une solution dans une fausse direction et introduisant d'emblée la confusion au cœur de la question. Le cas n'est pas exceptionnel de voir de simples mots, rendus familiers par une longue habitude, d'as-

pect honnête, qu'on accepte sans même penser à les discuter, créer ainsi des confusions dont on ne sort qu'au prix de grands efforts et après de longs détours.

Un déficit, l'étymologie du mot l'indique et les dictionnaires sont d'accord à cet égard, c'est ce qui manque dans un bilan pour que les recettes soient égales aux dépenses. Admettre qu'un déficit pose un problème c'est admettre, implicitement ou explicitement, que ce déficit ne devrait pas exister et qu'il faut chercher à le supprimer ; c'est admettre encore que cette suppression est possible et qu'elle n'est pas absurde.

Pour une entreprise commerciale, la chose va de soi ; la règle du jeu, dans une économie de marché est en effet qu'une telle entreprise réalise des bénéfices, le déficit devant la conduire normalement, et en principe à brève échéance, à la disparition.

Il n'en est plus de même pour un service public, pour cette raison très claire que les dépenses d'un service public entrent dans les frais généraux de la nation. Il serait absurde de parler du déficit du Conseil des Ministres, du déficit de l'Instruction Publique ou du déficit des hôpitaux, mais il serait tout aussi absurde de parler du déficit du Conseil d'Administration, du déficit des écoles d'apprentissage ou de l'infirmier de n'importe quelle entreprise commerciale.

Ce serait, en effet, dans un cas comme dans l'autre, vouloir réaliser sur des parties une opération qui n'a de sens que si on la réalise sur le tout, les dépenses d'un poste étant la condition nécessaire des recettes d'un autre poste et vouloir réaliser un équilibre pour chaque chapitre alors que certains d'entre eux, par nature, ne comportent que des dépenses.

Les chemins de fer français sont-ils un Service public ou une entreprise commerciale ?

Pour le passé la question paraît bien résolue ; s'ils n'étaient pas un Service public ils auraient disparu depuis longtemps. Nous ne pensons pas, en effet, qu'on puisse citer une entreprise commerciale qui après quelque trente ans de déficit chronique continue à se porter, somme toute, assez bien et à poursuivre une activité des plus honorables. Il convient de noter, bien entendu, qu'il n'en a pas toujours été ainsi et que ces mêmes chemins de fer étaient à l'origine, il y a un siècle, un ensemble d'entreprises indubitablement commerciales ; ils sont progressivement, par la force des choses, devenus Service public.

(1) Marcel PROY, *Langage et Logique*, 1 vol. 121 p. chez HERMANN et Cie, 6, rue de la Sorbonne, Paris, 1949.

Quid de l'avenir ? Les chemins de fer français doivent-ils, peuvent-ils redevenir entreprise commerciale ? La question peut se poser et il ne nous appartient pas d'en décider. On peut tout de même dire qu'une telle évolution n'est, actuellement, qu'assez peu vraisemblable et n'entre guère dans la ligne de ce que l'on observe de nos jours ; ce serait verser dans un lieu commun d'une bien grande banalité que de rappeler par quels mécanismes le progrès technique et la division du travail accroissent sans cesse les dépendances et la solidarité des hommes dans les sociétés modernes. Le monopole de fait qu'implique la technique même du chemin de fer tout aussi bien que des nécessités économiques, sociales ou militaires sur lesquelles il ne nous paraît pas nécessaire d'insister s'opposent d'une façon évidente à une commercialisation pure et simple des transports par voie ferrée.

Sans contester que le chemin de fer ait, à de nombreux égards, le caractère d'un Service public, de bons esprits penseront cependant que certaines de ses activités conservent le caractère d'opérations commerciales et ils se demanderont s'il est véritablement nécessaire d'opter pour une réponse ou pour l'autre et si la solution ne se trouverait pas dans une interprétation plus souple et plus nuancée selon laquelle le chemin de fer pourrait être à la fois Service public et exploitation commerciale.

Cette solution bâtarde ne paraît pas logiquement admissible. Quel est l'industriel qui, sans donner immédiatement à craindre pour l'équilibre de ses facultés mentales, accepterait qu'on fixe le salaire de ses ouvriers et ses prix de vente en même temps que la qualité et la quantité des produits qu'il doit fabriquer ?

Une autre solution, tout aussi illogique, consiste à considérer le chemin de fer tantôt comme un Service public, tantôt comme une entreprise commerciale et à tirer de ces hypothèses successives, cependant contradictoires, des conclusions que l'on considère comme compatibles. C'est cette quadrature du cercle qu'ont entreprise les rédacteurs des Conventions de 1937 créant la Société Nationale des Chemins de fer français, en lui donnant le titre de Société Commerciale et en lui imposant en même temps les charges d'un Service public ; on sait ce qu'il en est advenu.

Il n'est peut-être pas impossible, par contre, de diviser les activités du chemin de fer en deux classes dont l'une aurait le caractère d'un Service public tandis que l'autre aurait le caractère d'une entreprise commerciale et c'est bien ce qui s'est fait, lorsque des filiales, de caractère nettement commercial et d'ailleurs généralement bénéficiaires, se sont détachées de la souche mère dont le

caractère de Service public, par opposition, devenait plus nettement accusé.

Si nous admettons que le chemin de fer est un service public nous ne pouvons plus logiquement parler de son « déficit », terme qui n'a pas alors, plus de sens que n'en auraient les termes « déficit des universités », ou « déficit des hôpitaux », ou encore « déficit de la police », « déficit des routes », « déficit des voies navigables ou des ports ».

Bien entendu il est parfaitement légitime et même louable de chercher à accroître le rendement du chemin de fer comme de tout autre service public, à en diminuer les dépenses, pour autant que cela est possible, tout en augmentant la quantité et la qualité des services qu'il rend à la nation et d'y pourchasser, là comme ailleurs, les abus et les gaspillages ; mais cela n'implique à aucun titre que les dépenses soient égales aux recettes. Le principe orthodoxe de l'unité du budget paraît bien contenir en lui le maximum d'équité et c'est, lorsqu'on y réfléchit, une entreprise assez curieuse que celle de faire payer les charges d'un Service public par certaines catégories de citoyens en considération de similitudes manifestement étrangères à toute idée raisonnable. Prenons l'exemple bien connu du transport du courrier : alors que le prix de transport d'une lettre dans Paris est probablement inférieur à 5 frs, ce prix dépasse peut-être 1.000 frs lorsqu'il s'agit de porter une lettre dans une ferme isolée d'un pays de montagne ou dans une localité perdue de nos territoires d'outre-mer ; on conçoit aisément que la poste, Service public, demande, pour le transport d'une lettre, un prix forfaitaire, quel que soit le parcours à effectuer ; on conçoit aussi qu'elle vienne en aide à certains citoyens déjà défavorisés par leur isolement, mais s'ensuit-il nécessairement que les charges de ce Service public doivent être supportées par ceux qui ont fréquemment à expédier des lettres à petite distance plutôt que par ceux qui n'écrivent jamais ?

Sans doute il peut y avoir, dans cette recherche quelquefois spectaculaire d'un équilibre pourtant illusoire, un procédé commode, une astuce, pourrait-on dire, pour diminuer les charges de l'Etat ; la mission est toujours laborieuse et l'on ne saurait reprocher à ceux qui l'assument de faire flèche de tout bois ; mais on ne doit pas oublier, quelles que soient les justifications que l'on peut en donner, qu'il n'y a là qu'un artifice comptable et pas autre chose.

Cet artifice comptable n'est d'ailleurs pas sans inconvénients ; à partir du moment où, sous prétexte d'éponger un prétendu déficit, on vous demande 15 frs pour le port d'une lettre qui vaut, en réalité, 2 frs ou 3 frs, la tentation est grande pour un entrepreneur diligent de venir vous pro-

poser un honnête marché qui laisserait à l'un et à l'autre un bénéfice raisonnable et l'astuce commence alors à faire long feu. Est-il besoin de dire que la même mésaventure est naturellement arrivée au chemin de fer, depuis déjà un certain temps. Le chemin de fer démontrera aisément, et avec juste raison, qu'il est — techniquement — le moyen de transport le plus économique du monde; mais lorsqu'il lui faut répartir, par voie de forfait, sur ses usagers bien placés, les charges que lui valent ses usagers mal placés, il devient pour ceux-là un moyen de transport cher tout en restant bon marché pour ceux-ci et les transports faciles sont alors détournés par les diverses autres techniques de transport; comment pourrait-il en être autrement et faut-il vraiment s'en étonner et s'en indigner?

L'artifice comptable du « déficit », déjà fort contestable lorsqu'on considère l'ensemble du réseau, le devient encore bien plus lorsqu'on prétend l'appliquer aux parties de cet ensemble et c'est pourtant ce que le chemin de fer a essayé de faire. Poussant à fond l'exploitation du procédé il a prétendu fermer les lignes « déficitaires »; ce qui est curieux c'est qu'il y ait quelquefois réussi. La voie n'est-elle pas ouverte alors vers la suppression des routes déficitaires, des services postaux déficitaires, des écoles et des hôpitaux déficitaires? Par quelle subtile dialectique pourrait-on justifier les unes sans justifier en même temps les autres?

Si l'on admet que le chemin de fer est un Service public — il faut être, avant tout, d'accord avec soi-même — la notion qu'une « concurrence » des autres modes de transport n'a pas plus de signification que n'en a la notion de « déficit ». La police n'a jamais protesté, que nous sachions, contre la concurrence des veilleurs de nuit, les hôpitaux ne s'élèvent point contre la concurrence des cliniques privées et la route ou la voie d'eau ne se sont pas, non plus, pensons-nous, indignées de la concurrence des chemins de fer! Les uns et les autres seraient plutôt tentés, semble-t-il, de se réjouir d'une collaboration susceptible de réduire l'importance de leur tâche et le poids de leurs responsabilités. D'où vient donc, dans le cas du chemin de fer, cette jalousie ombrageuse qui lui fait voir dans la route une concurrence haïssable plutôt qu'une bienfaisante collaboration? Elle vient, comme le déficit, de cette confusion profonde, tenace, insidieuse qui, sans cesse et sans fin renaissante, ne se décide pas à refuser au chemin de fer le caractère d'une entreprise commerciale sans se décider pour autant à lui refuser les attributs d'un service public.

Et il est curieux de voir ces deux notions, éga-

lement fausses, de déficit et de concurrence, s'échapper, se renforcer et s'aggraver l'une par l'autre.

Que l'Etat s'ingénie à tirer des transporteurs routiers le maximum d'impôts, comme il le fait à l'égard d'un grand nombre de citoyens français, cela n'appelle pas, du point de vue logique, beaucoup d'observations; qu'il utilise au besoin, à cet effet, comme il le fait pour réduire les dépenses des services publics, quelques stratagèmes, tels que celui du déficit des chemins de fer et de la concurrence routière, cela peut encore se comprendre et se défendre; mais on peut se demander s'il ne s'est pas parfois pris à son propre jeu et si, pour avoir pris au pied de la lettre ce qui n'était et ne pouvait être qu'un artifice, il n'a pas été conduit à des mesures qui vont, en fin de compte, à l'encontre des buts qui devaient être véritablement les siens.

Nous ne nous faisons pas d'illusion; cet article ne plaira à personne, sauf peut-être à ceux qui ignorant tout de la question auront, par aventure, le courage de le lire jusqu'au bout; ils seront assurément peu nombreux. Pour les autres, quelles que soient leurs préférences et leurs préoccupations particulières, qu'ils soient tenants de la route ou du chemin de fer, leur réaction devant notre thèse sera généralement une réaction de mauvaise humeur et cela ne doit pas surprendre. Ce que nous suggérons en effet au lecteur averti c'est d'adopter une attitude d'esprit différente de son attitude ordinaire, de raisonner autrement qu'il n'en a l'habitude et, pour tout dire, de réformer tout un système de pensées; c'est là une opération qui — même si l'on se trouve quelque raison de l'entreprendre — ne peut se réaliser sans un peu d'application et sans un effort contre soi-même toujours assez pénible, surtout à ses débuts.

Cet effort de logique, ce travail de mise en ordre de notions équivoques ou contradictoires est-il susceptible d'apporter dans une question aussi controversée que celle qui nous occupe une lumière décisive? Il ne faut assurément rien exagérer. Cet effort de logique ne changera pas, d'un coup, les faits, les hommes et les choses; mais il pourrait, à la longue, créer une sorte d'optique qui les ferait voir sous un jour nouveau; cet effort ne changera peut-être pas grand-chose à diverses mesures essentielles qu'il faudra toujours prendre, quoi qu'il arrive, sous la pression de dures nécessités; mais il pourrait sans doute ordonner et abrégé quelques discussions et il éviterait peut-être certaines mesures qui, sans profit pour personne, ne font qu'accroître les frottements internes de la Nation.

E. Marcel Prot,

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

NÉCROLOGIE

Gaston PIGEAUD

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées



Le 22 février 1950, s'est éteint, dans sa 87^e année, Gaston **Pigeaud**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Commandeur de la Légion d'Honneur.

Il était d'origine fort modeste. Ses parents, Instituteurs dans le Berry, eurent à élever six enfants et ce fut pour eux tâche lourde, puisque le père dut prendre sa retraite alors qu'aucun d'entre eux n'était encore à même de vivre seul. Il fut donc élevé dans un milieu non pas difficile, mais austère et frugal ; d'où pour parvenir à s'élever — et cela a été, de ses trois frères l'un fut Docteur en Médecine et les deux autres Généraux — il fallait une discipline constante de corps et d'esprit. Gaston **Pigeaud** resta toujours fort attaché à ce milieu et c'est de là que lui vint une des marques particulières de son esprit, de s'attacher uniquement au solide et de tenir absolument pour rien le brillant.

X de la Promotion 1884, il débute en 1890 dans le Corps des Ponts et Chaussées. Après un court passage à un Service d'études d'un Chemin de Fer Transsaharien (déjà en 1890), il est affecté dans le Finistère, à Quimper d'abord, puis assez rapidement à Brest.

Gaston **Pigeaud** aimait à redire les joies qu'il avait rencontrées dans son premier Service ; elles sont d'ailleurs celles d'un bon nombre d'Ingénieurs et font le charme et aussi la force de notre Corps.

D'abord, d'être mis d'emblée, fort jeune, en présence de lourdes charges et de responsabilités propres ; de les remplir ou les exercer avec une certaine indépendance, ce qui n'exclut pas, peut-être même favorise, l'action de chefs auxquels vous attachent bientôt des liens d'amitié dévouée, qui durent plus que le Service.

Gaston **Pigeaud** eut d'abord pour le guider — on ne peut dire que c'est une chance, car le cas est très fréquent — deux hommes éminents : **Considère** et **Bourdelle**.

Avec **Considère** — alors Ingénieur en Chef du Finistère — dont il se plaisait à dire l'esprit quasi universel, et de théoricien, et d'expérimentateur, et d'économiste, il apprend le métier du Service Ordinaire ; il apprend qu'à côté des choses il y a les hommes, quelquefois bien plus difficiles. On parle déjà de béton armé ; mais ce n'était guère qu'un procédé de caractère empirique. C'est à la génération d'alors de démêler la Science sous l'Art ; et lorsque, plus tard, Gaston **Pigeaud** y apportera sa contribution personnelle, essentiellement faite de clarification, il suivra et amplifiera les leçons reçues.

Avec **Bourdelle**, alors Directeur des Phares, c'est, pendant près de dix ans, une activité qui vaut, au Service des Phares, en ce coin, une rénovation totale. Le côté travaux domine, avec ses innovations, dont nous avons maintenant peine à croire qu'elles étaient nouvelles : preuves qu'elles étaient judicieuses : coulage de béton sous l'eau, emploi d'enceintes en gabions ou en sacs, emploi de tirants métalliques... le tout d'ailleurs agrémenté d'études expérimentales, systématiques, notamment sur les modes d'usure et la résistance de chaînes, d'après l'importance relative des courants et des profondeurs d'eau ; sur la réfraction atmosphérique et son influence sur la portée des phares ; sur les tassements comparés des sols rocheux et des maçonneries.

En 1900, Gaston **Pigeaud** est nommé au Service de la Navigation de la Seine, à Paris, où il fut, en particulier, vite attaché au Service des Ponts de Paris. Période de travaux, notamment rénovation du Pont des Saints-Pères, où, à la fois par désir esthétique de conserver le vieil ouvrage vénérable, que par désir d'économie, on reporte à quelque 25 ans plus tard l'établissement de l'ouvrage définitif.

Période de longue, cordiale et fructueuse collaboration avec Jean **Résal**, alors Ingénieur en Chef du Service et le Maître en France, en matière de construction de ponts.

Gaston **Pigeaud** n'avait jamais abandonné les études théoriques : il avait, en particulier, été séduit par ce que l'œuvre de **Jordan** avait d'original et de précurseur dans la voie où, 50 ans après, la mathématique devait résolument s'engager. Les connaissances ainsi acquises lui seront précieuses, par la discipline d'esprit qu'elle lui confèrent. C'est de cette époque que datent ses premières études publiées sur la Résistance des Matériaux, en particulier, sur le calcul des arcs encastrés.

En 1908, il publie un petit ouvrage dans la Bibliothèque que dirigeait M. **d'Ocagne**, sur les méthodes de Calcul des Ponts Métalliques, ouvrage assez sommaire, mais qui constituait une mise en ordre certaine des connaissances de l'époque.

En 1909, il est nommé Ingénieur en Chef à Quimper, où il est, en outre, chargé, à titre personnel, avec l'idée d'une fusion future, du Service Vicinal.

Le gros du travail, alors que la circulation automobile existait à peine et que l'on ne pouvait prévoir les problèmes qu'elle poserait, c'est l'exploitation et le développement des voies ferrées d'intérêt local, dont le Finistère

est particulièrement riche. C'est aussi l'entretien et le développement d'un grand nombre de petits ports de pêche et les projets et travaux du Port de Commerce d' Brest.

Il s'attache vraiment à la Bretagne : cependant **Résal** doit abandonner prochainement son cours de Mécanique Appliquée (Résistance des Matériaux) à l'École ; il avait toujours pensé que Gaston **Pigeaud** le remplacerait. Aussi celui-ci se voit-il affecté au Service Central des Inondations et au Service d'Annonces des Crues ; et il commence son Cours à l'École des Ponts et Chaussées en 1913, pour être définitivement chargé de la Chaire en 1914.

De son passage au Service Hydrométrique, on lui doit des études sur le mode d'utilisation des réservoirs tant par la protection contre les inondations que par la production de l'énergie. Sans soupçonner l'ampleur que devaient prendre de telles questions, ces mémoires, pour la première fois, montrent qu'il y a un problème d'utilisation optima et en définissent les données.

Ce fut presque aussitôt la guerre. Gaston **Pigeaud**, dégagé d'obligation militaire, demande à reprendre du service, et il fut chargé d'étudier et de réaliser, avec le concours des Arsenaux de la Marine, des types de ponts semi-permanents. Jamais mission ne fut aussi bien et aussi rapidement remplie. Ce fut la création des fameux « **Ponts Pigeaud** », bien connus des Sapeurs et des Ingénieurs.

Le matériel alors créé était d'une simplicité voulue, tant au point de vue des assemblages (par boulons) qu'au point de vue des procédés de mise en place. Il a pu se prêter à de multiples combinaisons et, à la fin de la guerre, on en avait construit 11.000 mètres et mis en place environ 6.000 mètres. Ce matériel resta réglementaire dans l'Arme du Génie et rendit encore les plus grands services tant en 1940 qu'en 1944-1945, pour le rétablissement des communications.

En témoignage du service rendu, Gaston **Pigeaud** fut nommé Officier de la Légion d'Honneur au début de 1915 et il conserva de cette nomination, faite à titre militaire, une légitime fierté.

Après la guerre, toujours Professeur de Résistance des Matériaux, il est presque simultanément nommé Sous-Directeur de l'École des Ponts et Chaussées et chargé d'un Service d'Études Techniques au Ministère des Travaux Publics, Service qu'il dut créer et organiser entièrement et dont il garda la Direction jusqu'en 1934.

Que ce soit par son Cours, que ce soit par le Service Technique, il eut de multiples occasions de perfectionner la technique, notamment dans la théorie des poutres continues, dans celle des lames élastiques, dans la théorie et la réalisation des ponts suspendus, alors presque abandonnée en France et dont il fut le réintroducteur sous forme moderne. On lui doit le mode de calcul des barrages qui fut adopté par la Commission spécialement nommée à cet effet. Il prit une part active à la mise au point des règles de calcul de ponts métalliques et à celle des ouvrages en béton armé.

Il n'est point un ouvrage important, construit ou pro-

jeté dans l'entre deux guerres, auquel le Service Technique n'ait été amené, au moins à collaborer, quand ce n'était pas pour en établir entièrement le projet. Il serait superflu d'en donner la liste : mentionnons seulement qu'il s'est agi aussi bien du béton armé que des ouvrages métalliques. Mentionnons également que le savoir de Gaston **Pigeaud** était estimé bien au-delà de nos frontières et que, en particulier, c'est à lui que le Gouvernement Turc demanda l'étude du Pont Gazi, pont flottant sur la Corne d'Or à Constantinople, de 440 mètres d'ouverture, avec une travée ouvrante de 80 mètres.

En même temps, chaque année, jusqu'en 1934, il reprenait son Cours de Résistance des Matériaux, le perfectionnant sans cesse, au travers de quatre tirages et de trois éditions.

Il enseigna ainsi une génération d'Ingénieurs et son succès se marque en ce que ceux-ci savaient leur résistance et que leur « **Pigeaud** » était, en service, l'ouvrage-célé auquel ils se référaient. Il constitue un notable progrès sur ses devanciers, tant en raison des questions nouvelles traitées que de l'esprit d'ordre et de clarification avec lequel étaient exposées les questions classiques et c'est peut-être la marque de l'esprit de Gaston **Pigeaud** comme il savait ramener des éléments et montrer le connu et l'incertain des questions débattues. Il le fit, soit dans son Cours, soit dans de nombreuses notes à nos Annales ou au Génie Civil et dans lesquelles, au risque même de paraître un peu long, et il connaissait ce risque, il dégageait le vrai problème et le débrouillait.

Cette activité lui valut des distinctions flatteuses : en dehors de nombreuses lettres de félicitations émanant du Ministère des Travaux Publics, il reçut les deux prix les plus importants que puisse recevoir en France un Ingénieur Constructeur : en 1920, le prix **Caméré** décerné par l'Académie des Sciences, en 1925, le prix **Rouville** décerné par le Ministre des Travaux Publics.

Toutes ces activités l'avaient fait désigner en 1928 comme représentant de la France en vue de la création d'une Association Internationale des Ponts et Charpentes. La naissance en fut assez laborieuse, et par les rivalités des Nations, et par des rivalités techniques. Gaston **Pigeaud** contribua fortement à faire prévaloir la création et le maintien d'une seule Association et il défendit la nécessité d'une concurrence compréhensive et féconde au sein de l'Association, entre les deux modes principaux de construction qui sont l'objet de ses travaux, les ouvrages métalliques et les ouvrages en béton armé. Nommé Vice-Président de l'Association Internationale, il prit une part active à l'organisation de son premier Congrès à Paris et la confiance des Délégués des diverses Nations le maintint Vice-Président, jusqu'à ce que, tout récemment, l'âge venu, il dut en résigner les fonctions.

Gaston **Pigeaud** était resté d'une vigueur d'esprit peu commune : il y a quelques mois, à 86 ans, il mettait encore la dernière main au deuxième volume de la dernière édition de son Cours, notablement modifié et qui doit sortir en librairie d'ici quelques semaines. Mais l'âge était là et nous avons à dire un dernier adieu à l'un d'entre nous, qui honora le Corps des Ponts et Chaussées, auquel il était particulièrement attaché.

NAISSANCES.

Notre Camarade Pierre **Foucrier**, Ingénieur Elève des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance, à Meudon (Seine-et-Oise), le 5 mars 1950, de sa fille **Christine**.

Notre Camarade Paul **Bernard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Casablanca, nous a fait part de la naissance, à Casablanca, le 16 mars 1950, de son fils **Frédéric**.

Notre Camarade Jean-Pierre **Fontaine**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Délégué Départemental Adjoint du M.R.U. à Rouen, nous a fait part de la naissance, à Neuilly-sur-Seine, le 18 mars 1950, de son fils **Thierry**.

Notre Camarade Max **Tourasse**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Compagnie Nationale du Rhône à Lyon, nous a fait part de la naissance, à Paris, le 20 mars 1950, de sa fille **Anne**.

Notre Camarade Paul **Fournel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Privas, nous a fait part de la naissance, à Saint-Etienne, le 22 mars 1950, de sa fille **Pascale**.

Notre Camarade Gilbert **Dreyfuss**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Melun, nous a fait part de la naissance, à Melun, le 28 mars 1950, de sa fille **Anny**.

Notre Camarade Charles **Lefebvre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Amiens, nous a fait part de la naissance, à Amiens, le 3 avril 1950, de sa fille **Odile**.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGES.

Nous avons appris le mariage de Mademoiselle Marie-Thérèse **Boutteville**, fille de notre Cama-

rade Roger **Boutteville**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, avec M. Alexis **Chidlovsky**. La bénédiction nuptiale a été donnée, dans l'intimité, le 31 mars 1950, en la Basilique Sainte-Clotilde, à Paris.

Nous avons appris le mariage de M. Jacques **Fauconnier**, Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique, Ingénieur Militaire, fils de notre Camarade Marcel **Fauconnier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, avec Mademoiselle Claudie **Vieu**. Le mariage a été célébré dans l'intimité le 4 avril 1950.

Notre Camarade Pierre **Avril**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Marie-Renée **Mondot**. La bénédiction nuptiale a été donnée le 22 avril 1950 en l'Eglise Saint-Germain-l'Auxerrois, à Fontenay-sous-Bois (Seine).

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

DÉCÈS.

Notre Camarade Lucien **Duval**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Bar-le-Duc, nous a fait part de la mort de Madame **Duval**, sa Mère, décédée le 25 mars 1950, dans sa 87^e année.

Notre Camarade Louis **Geoffroy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nevers, nous a fait part de la mort de M. Camille **Geoffroy**, son Père, décédé le 29 mars 1950, dans sa 87^e année. Les obsèques ont eu lieu à Sauvville (Ardennes), le 1^{er} avril 1950.

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

OFFRES DE POSTES

Le Ministère des Travaux Publics signale la vacance du poste de Chef des Services Techniques et des Travaux de la Municipalité de Tunis. Ce poste conviendrait particulièrement à un jeune Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ou à un Ingénieur Ordinaire ancien ; son titulaire serait placé dans la situation de Service détaché auprès de la Ville de Tunis.

Tous renseignements complémentaires sur la rémunération afférente au poste et la consistance

du Service seront fournis aux candidats sur leur demande, par la Direction du Personnel (1^{er} Bureau).

*
**

De jeunes Ingénieurs, ayant des connaissances sur la mécanique des sols sont demandés, pour l'Afrique noire, par une Société routière.

Pour tous renseignements, s'adresser à la Société « Le Solidit Français », 11, rue Galilée, à Paris (16^e), (Téléphone KL.Eber 49-07).

Mutations, Promotions et Décisions diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

M. Edmond **Cornu**, Préfet détaché dans les fonctions d'Inspecteur Général de l'Administration en Algérie, a été mis à la disposition du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Décret du 22 mars 1950, J. O. du 23 mars 1950).

Délégation permanente a été donnée à M. **Cachera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Strasbourg et, à son défaut, à M. **Walther**, Ingénieur en Chef Adjoint, à l'effet de signer tous actes ou décisions concernant les pensions attribuées aux Agents du Cadre Local d'Alsace et de Lorraine relevant du Ministère des Travaux Publics (Arrêté du 17 mars 1950, J. O. du 23 mars 1950).

M. **Guillanton** André, Ingénieur en Chef au Corps des Mines, a été nommé Ingénieur Général de 1^{re} Classe des Mines des Colonies pour compter du 1^{er} juillet 1947 et placé dans la position de disponibilité sans traitement à compter du 1^{er} décembre 1948 (Arrêté du 14 mars 1950, J. O. du 24 mars 1950).

M. Georges **Rème**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé Ingénieur Principal de 2^e Classe, 1^{er} échelon, des Travaux Publics des Colonies, à compter du 1^{er} octobre 1948 (Arrêté du 11 mars 1950, J. O. du 24 mars 1950).

M. Jean **Mahé**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, en service détaché au Ministère de la France d'Outre-Mer, a été admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1^{er} avril 1950, date de cessation de ses fonctions (Décret du 27 mars 1950, J. O. du 30 mars 1950).

M. Henri **Varlet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Gaz et de l'Electricité, a été confirmé dans ses fonctions de Commissaire du Gouvernement auprès du Gaz de France et M. Jean **Echard**, Ingénieur en Chef des Mines, Chef du Service du Gaz, a été nommé Commissaire du Gouvernement Adjoint (Arrêté du 30 mars 1950, J. O. du 31 mars 1950).

M. Louis **Lesieux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général de l'Aéroport de

Paris, a été placé dans la position de service détaché, pour une période de cinq ans, à compter du 1^{er} décembre 1948 (Arrêté du 28 mars 1950, J. O. du 5 avril 1950).

M. Louis-Alexandre **Lévy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé membre de la Commission Centrale d'Etudes pour le Plan d'Aménagement National au Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (Arrêté du 5 avril 1950, J. O. du 7 avril 1950).

Ont été nommés Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées (cadre permanent), pour prendre rang du 16 mars 1950, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ci-après : MM. **Fournet** (Service détaché), **Dollet**, **Léger**, **Loriferne**, **Lazard** Achille (Service détaché), **Barbet** (Service détaché) (Décret du 4 avril 1950, J. O. du 8 avril 1950).

M. Pierre **Antoine**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été adjoint, pour compter du 19 août 1949, à l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées chargé du Service de Documentation Technique au Ministère des Travaux Publics (Arrêté du 29 mars 1950, J. O. du 8 avril 1950).

M. Gilbert **Dreyfuss**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Melun, a été chargé, à compter du 1^{er} mai 1950, de l'Arrondissement du Centre du Service Ordinaire et Vicinal de Meurthe-et-Moselle, à Nancy (Arrêté du 30 mars 1950, J. O. du 8 avril 1950).

MM. **Gunéo** Henri et **Lauraint** André, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Ingénieurs en Chef des Travaux Publics des Colonies, ont été promus au grade d'Ingénieur Général de 2^e Classe des Travaux Publics des Colonies (Décret du 7 avril 1950, J. O. du 9 avril 1950).

M. Pierre-Yves **Martin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en Service détaché au Ministère de la Marine, a été chargé, à la résidence de Meaux, à compter du 16 avril 1950, de l'Arrondissement Nord du Service Ordinaire et Vicinal du Département de Seine-et-Marne et du 1^{er} Arrondissement du Service de la Navigation de la Marne, en remplacement de M. **Dollet** (Arrêté du 4 avril 1950, J. O. du 12 avril 1950).

Les nécessités de la mise en pages du présent N° nous obligent, à notre grand regret, à reporter encore à un N° ultérieur la suite de l'intéressant article de M. Maurice ALLAIS, intitulé « Pouvons-nous atteindre les hauts niveaux de vie américains ? » (Voir le début de cet article à la page 13 du N° de mars 1950 du Bulletin du P.C.M.). Nous nous en excusons auprès de nos Camarades et de l'Auteur.

SOCIÉTÉ DES BRIQUETERIES CANQUETEAU

Avenue H. Barbusse
MARLY-lez-VALENCIENNES

Tuyaux armés et comprimés
Clôtures en tous genres
Bouches d'égoût
... etc ...

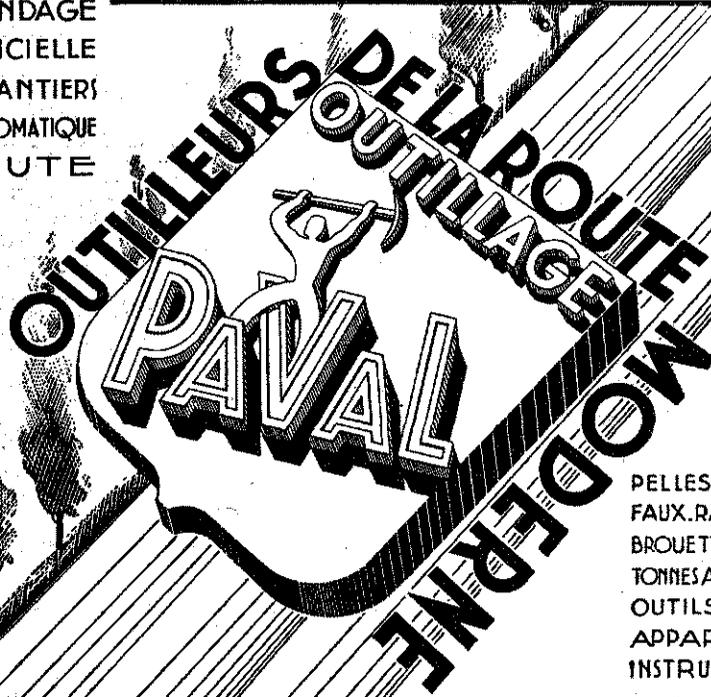


TÉL. 40-86 ET 34-30
VALENCIENNES

Bordures de route
Fils d'eau
Caniveaux
... etc ...

Par les procédés les plus modernes

MATÉRIEL DE RÉPANDAGE
SIGNALISATION OFFICIELLE
SIGNALISATION DE CHANTIERS
SIGNALISATION ÉLECTRO-AUTOMATIQUE
BALAIS DE ROUTE



PELLES - PIOCHES - FOURCHES
FAUX - RACLOIRS - MASSES - MASSETTES
BROUETTES - CHARRETTES - TOMBEREAUX
TONNES A EAU - POMPES - MOIS - POMPES
OUTILS DE CARRIÈRES
APPAREILS DE LEVAGE
INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

ETABLISSEMENTS
VALLETTE & PAVON

SAPIN AU CAPITAL DE 12.000.000 DE FRANCS
17, RUE MASSENA, LYON TELEPHONE L'ALANDE 24.47
TELEGRAMMES VALPAVO LYON

Société Anonyme des CARRIÈRES de la MEILLERAIE

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

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

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

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