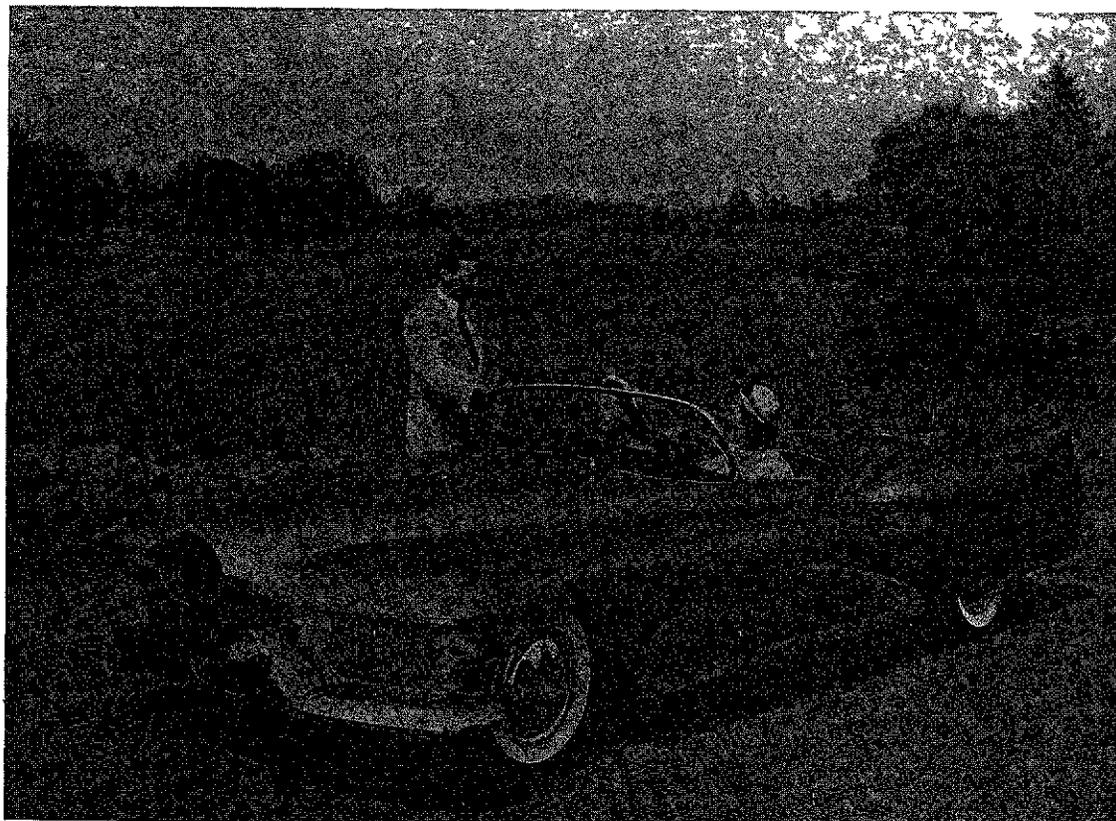


BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

SIÈGE SOCIAL  
ÉCOLE NATIONALE DES DOCTEURS & CHAUSSÉS  
28 Rue des Saints-Pères PARIS



VOITURE EXPÉRIMENTALE « LE SABRE » DE LA GENERAL-MOTORS

# HOUILLÈRES du BASSIN de LORRAINE

## RÉGIE des MINES de la SARRE

CHARBONS FLAMBANTS et FLAMBANTS SECS  
CHARBONS GRAS  
COKES et SEMI-COKES (SARLUX)



### *Progression de la Production Annuelle*

*(en millions de tonnes de houille)*

ANNÉES	1938	1950	1951	1953
Lorraine.....	6,7	10,3	11,7	14
Sarre.....	14,4	15	16,9	17,7

### Représentants exclusifs pour l'Industrie et les Foyers Domestiques

**A. R. E. P. I. C. :** Direction : NANCY, 23, rue Hermite. Tél. 81-66.

*Bureaux :* METZ, 7, place du Roi-Georges. Tél. 33-63.

NANCY, 43, boulevard Albert-1<sup>er</sup>. Tél. 40-09.

STRASBOURG, 13, rue de la Nuée-Bleue. Tél. 407-11.

BESANÇON, 4 bis, rue Labbé, Tél. 38-19.

**LORSAR :** Direction : PARIS, 12, avenue George-V. Tél. Ely. 54-10.

*Bureaux :* PARIS, 12, avenue George-V. Ely. 54-10.

ROUEN, 6, rue Legendre. Tél. 52-94.

REIMS, 41, rue Libergier. Tél. 38-85.

LIMOGES, 1 bis, avenue Foucaud. Tél. 53-51.

DIJON, 34 bis, rue des Perrières. Tél. 48-68.

LYON, 15, place Bellecour. Tél. FRANKlin. 49-85.

### DÉLÉGATIONS RÉGIONALES DES HOUILLÈRES FRANÇAISES ET DE LA RÉGIE DES MINES DE LA SARRE :

*Bureaux :* TOURS, 40, rue Emile-Zola. Tél. 32-42 (Région Ouest).

BORDEAUX, 1, rue d'Enghien. Tél. 45-88 (Région Sud-Ouest).

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Siège Social : 28, rue des Saints-Pères, à PARIS-VII<sup>e</sup>

# BULLETIN DU P. C. M.

**SECRETARIAT RÉDACTION**

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII<sup>e</sup>

Téléphone : LITré 93.01

**SECRETARIAT ÉDITION**

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV<sup>e</sup>

Téléphone : VAUgirard 56.90

## SOMMAIRE



SALON DE L'AUTOMOBILE 1951 .....	2	AMICALE D'ENTRAÏDE AUX ORPHELINS DES IN- GENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :	
LA SITUATION DES CADRES DE L'ADMINISTRA- TION COMPAREE A L'EVOLUTION DU GOUT DE LA VIE ET A LA SITUATION DES AUTRES SEC- TEURS .....	23	Projet de statuts .....	33
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU COMITE DU P. C. M. :		Communiqué .....	36
Séance du 2 octobre 1951 .....	29	MUTATIONS DANS LE PERSONNEL .....	37
PROCES-VERBAUX DES REUNIONS DU SOUS-CO- MITE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSEES :		NAISSANCES, MARIAGES, DECES .....	39
Séance du 2 octobre 1951 .....	32	BIBLIOGRAPHIE .....	40

## Modes de Paiement des Cotisations du P.C.M.

— **DE PRÉFÉRENCE**, versement au compte de Chèques Postaux de l'Association du P.C.M. : PARIS 508.39 ;

— à défaut, chèque bancaire barré au nom impersonnel du P. C. M., 28, rue des Saints-Pères, à Paris-7<sup>e</sup> (les chèques payables hors Paris devront être augmentés de la somme de 15 frs pour frais d'encaissement ; ne peuvent être admis les chèques sur des places ne réglant pas en francs métropolitains).

# Salon de l'Automobile 1951

*Nous publions ci-après, comme les années précédentes, un certain nombre de renseignements sur les voitures présentées au Salon de l'Automobile, recueillis par notre Camarade COINTE et qui ont constitué la notice technique destinée à faciliter la visite du Salon de l'Automobile de 1951 aux Membres du Groupe X Automobile et du Groupe Parisien des Anciens Elèves de l'X.*

*Les stands sont présentés ci-après dans l'ordre alphabétique des noms des constructeurs.*

## AVANT-PROPOS

La production automobile française est actuellement en plein essor : 300.000 voitures particulières par an. Les délais de livraison restent néanmoins importants, ce qui implique qu'il serait bien nécessaire que la production actuelle pût durer et se développer quelques années encore.

Il sort actuellement chaque jour ouvrable (1) des usines françaises, les nombres suivants approximatifs de voitures particulières (2) :

Renault .....	430
Citroën .....	330
Peugeot .....	250
Simca .....	150
Ford .....	100
Panhard .....	60
Autres marques .....	30

Ensemble .... 1.350  
voitures par jour

dont 30 % environ va à l'exportation. Le reste, soit environ 950 voitures par jour, se répartit en France entre Paris et la Province à raison d'au moins un tiers pour Paris.

Ce sont donc plus de 300 voitures particulières neuves qui, chaque jour ouvrable et depuis longtemps déjà, se déversent sur le pavé de Paris. On s'explique par là l'embouteillage croissant des rues de la Capitale, embouteillage qui pose des problèmes dont l'expérience de New-York nous donne un avant goût des solutions à prévoir.

\*  
\*\*

Autre aspect de la situation actuelle :

La production étrangère est pour la production française une concurrente stimulante de plus en plus active :

Alors que précédemment l'industrie française

(1) On ne compte habituellement dans les usines que 220 jours ouvrables par an.

(2) A l'exclusion des petites voitures de type commercial.

était protégée, non seulement par des droits de douane de l'ordre de 57 %, mais encore par une réglementation des changes qui ne permettait aux Français d'acquérir des voitures étrangères que s'ils étaient titulaires de créances sur l'étranger (comptes E.F.A.C.) (3), des accords commerciaux passés avec la plupart des pays de l'Europe Continentale (Allemagne, Italie, Belgique, Hollande) permettent actuellement de s'affranchir, de l'une ou de l'autre de ces entraves, ou des deux et c'est ainsi qu'en 1951 :

— non seulement il est possible d'acquérir des producteurs allemands et italiens des voitures payables en francs français ;

— mais encore la plupart des producteurs américains qui se sont organisés pour monter leurs voitures en Belgique ou en Hollande peuvent importer pratiquement en France sans l'entrave précédente de la réglementation des changes.

Toutefois, les importations en France, en provenance de ses principaux voisins européens, ne sont possibles que dans la limite de certains contingents. Les constructeurs italiens qui pour la plupart vendent peu de voitures chères, estiment en général convenables les contingents qui leur sont accordés. Les constructeurs allemands, par contre, qui commencent à vendre un nombre appréciable de petites voitures, les estiment tout à fait insuffisants : de l'ordre de 10 % à peine de ce qu'ils souhaiteraient qu'ils fussent.

Sans doute est-ce là un reflet du fait que les constructeurs allemands travaillent avec une main-d'œuvre relativement très bon marché et dans des conditions qui leur permettent d'accaparer une partie toujours plus grande des marchés suisse, belge, etc...

A l'encontre, l'industrie italienne connaît actuellement une crise de mévente qui a fait réduire récemment de 48 à 40 le nombre des heures du travail hebdomadaire aux usines FIAT.

L'Angleterre est demeurée, elle, réfractaire aux

(3) Et dans la limite d'une certaine proportion de ces créances.

accords commerciaux ci-dessus. Elle reste, par suite, difficilement accessible aux Français pour l'importation et l'exportation des voitures. Le gouvernement anglais exige au surplus de son industrie d'exporter les 2/3 de sa production automobile et, pour diminuer la demande sur le marché intérieur, taxe à 70% ad valorem toute acquisition de voiture neuve !

\*  
\*\*

**Nota.** — Pour les voitures françaises, les prix indiqués à la présente note demeurent, parfois, indéterminés, les hausses résultant des récentes augmentations de salaires n'ayant pas été encore toutes fixées.

Les chiffres indiqués pour la consommation de carburant doivent toujours s'entendre pour la vitesse optimum correspondant au meilleur rendement du moteur : cette vitesse optimum étant comprise entre la moitié et les trois quarts de la vitesse maximum indiquée.

\*  
\*\*

**ALFA-ROMEO.**

Trois voitures sont présentées sur le stand de la grande marque de Milan ; on en pourra admirer les lignes spécifiquement italiennes :

- Une voiture de l'ancien type 6 C 2500 sport, sous forme d'un cabriolet 4 places « Superleggera ». Prix en France : 4.100.000 francs (4).
- Trois voitures du type nouveau 1900 (déjà présenté l'an dernier) :
  - a) une conduite intérieure (châssis long), 4 places, 4 portes. Prix en France : 1.997.000 francs (4) ;

(4) La possibilité pour les Français d'acquiescer ces voitures résulte des accords commerciaux en cours (voir avant-propos). Les prix indiqués comprennent tous frais de douane. Le délai de livraison est de six mois.

La conduite intérieure type 1900 est facturée en Italie 2.380.000 lire.

b) un cabriolet sport (châssis court), 4 places, 2 portes. Prix en France : 2.900.000 francs (4) ;

c) un coupé sport, 2 places, 2 portes. Prix en France : 3.045.000 francs (4) ;

— ces deux dernières voitures carrossées d'ailleurs par des carrossiers spéciaux.

L'ancien type 2500 correspond à une cylindrée d'environ 2 l. 500, moteur 6 cylindres, compression 7,3 ; 105 CV. à 4.800 tours ; vitesse maximum 160 km/h ; consommation : 14 litres.

Le type nouveau 1900 correspond à une cylindrée d'environ 1 l. 900, moteur 4 cylindres, compression 7,5 ; 80 CV. à 4.200 tours ; vitesse maximum 145 km/h ; consommation 11 litres.

Sa version sport est un peu plus poussée : compression 7,8 ; puissance 100 CV. à 5.400 tours (2 carburateurs) ; vitesse maximum 180 km/h.

Ces performances sont assez remarquables pour une voiture de moins de 2 litres de cylindrée. Elle a été spécialement allégée par l'emploi d'une carrosserie monocoque.

Seules d'ailleurs les conduites intérieures dotées de cette carrosserie monocoque sont construites entièrement par les usines — comme indiqué plus haut — les cabriolets et voitures sport, livrés sous forme de châssis, sont habillés par des carrossiers spéciaux.

\*  
\*\*

**AUSTIN.**

Sur ce stand d'une des plus importantes marques anglaises, se trouvent présentés :

	Prix en £
Un cabriolet Sport 4 places, type A 40.	565 £
Une berline « Devon » type A 40 ....	440 £
Une limousine « Sheerline » type A 125	1.500 £
Un coupé cabriolet type A 70 .....	754 £
Un coach « Atlantic Sport » type A 90.	885 £
Une berline « Hereford » type A 70..	604 £

Les moteurs des divers types ont les caractéristiques suivantes qui sont en principe les mêmes qu'en 1950 :

	A 40	A 70	A 90	A 125
Nombre de Cylin..	4	4	4	6
Cylindrée .....	1200 cm <sup>3</sup>	2200 cm <sup>3</sup>	2600 cm <sup>3</sup>	4000 cm <sup>3</sup>
Compression .....	7,2	6,8	7,5	6,8
Puissance .....	40 CV. à 4.300 t.	68 CV. à 3.800 t.	88 CV. à 4.000 t.	125 CV. à 4.000 t.
Vitesse maximum.	115 km/h.	125 km/h.	150 km/h.	155 km/h.
Consommation ...	7 l. 5	10 l.	14 l.	17 l.

Une nouveauté consiste cette année en une version « Sport » du moteur A 40 comportant une compression plus forte, 2 carburateurs et donnant

46 CV. à 4.400 tours. La vitesse maximum est de 125 km/h.

Les voitures du type A 90 détiennent de nom-

breux records internationaux.

Les délais de livraison sont très courts mais les difficultés pour les Français de se procurer les voitures anglaises en général demeurent très grandes (voir avant-propos).

\*  
\*\*

### BENTLEY — ROLLS-ROYCE.

Le groupe anglais Rolls-Royce comprend les marques suivantes :

#### ROLLS-ROYCE — BENTLEY — ROVER

Comme les années précédentes on remarque sur les stands Bentley-Rolls-Royce, d'une part, le style traditionnel à angles vifs (knife edge) des voitures Rolls-Royce, d'autre part, la tendance des voitures Bentley vers des lignes modernes.

Les voitures Bentley présentées cette année sont au nombre de trois :

- une conduite intérieure type représentant la production en série de la firme. Prix intérieur : 2.700 livres.
- deux autres conduites intérieures comportant des carrosseries spéciales, l'une selon la ligne classique, l'autre selon la ligne italienne.

Le moteur est un 6 cylindres de 4 l. 250 de cylindrée, compression 6,4, 2 carburateurs, puissance correspondant à 24 CV. fiscaux français, vitesse maximum 160 km/h.

Les voitures Bentley présentent spécifiquement les qualités de l'industrie automobile anglaise, comportant en particulier un fini très poussé de l'intérieur des voitures ; les équipements des sièges en cuir sont notamment la règle sur de nombreux types.

\*  
\*\*

### BUGATTI.

Bugatti revient cette année au Salon avec un nouveau type de voiture rapide dit type 101.

Sur le stand se trouvent présentées deux voitures de ce type :

- une conduite intérieure 4 places,
- un cabriolet décapotable 4 places type sport.

Le moteur est un 8 cylindres en ligne monobloc de 3 l. 257 de cylindrée. Puissance 150 CV. Vitesse maximum 150 kms à l'heure. Consommation 17 litres.

Pour le type sport, équipé d'un compresseur, la puissance est de 200 CV. La vitesse maximum 180 kms à l'heure. Consommation 20 litres.

Ces voitures doivent sortir en juin 1952.

Le prix sera de l'ordre de 2 à 3 millions.

\*  
\*\*

### CHRYSLER.

Ce groupe américain réunit les marques ci-après : CHRYSLER, PLYMOUTH, DE SOFO, DODGE.

La nouveauté en 1951 des constructions de ce groupe réside en l'adoption d'un nouveau moteur Chrysler à 8 cylindres en V de 180 CV. (31 CV. fiscaux français) dit moteur « Fire Power ».

Ce moteur est exposé lui-même au centre du stand Chrysler.

Son adoption marque la tendance des constructeurs américains à abandonner progressivement les 8 cylindres en ligne à soupapes latérales et à s'inspirer des types de moteur Kettering à 8 cylindres en V et à soupapes en tête.

Ce moteur est un des plus puissants du Salon : comme le moteur Cadillac dont il a les dimensions, il développe 180 CV. à 4.000 tours avec une cylindrée de 5 l.427 et une compression de 7,5. Pour une vitesse maximum de l'ordre de 150 km/h., la consommation est de 17 litres seulement.

Sur le stand une seule voiture est munie de ce moteur nouveau : c'est un cabriolet « Impérial 2 » 5 places, 2 portes, dont le prix est en France de 4.575 \$ + 80.000 francs.

Les trois autres voitures exposées sur le stand correspondent à d'anciens types :

— Une Chrysler « Windsor de luxe » convertible (décapotable), 5 places, 2 portes, avec moteur 6 cylindres 24 CV. fiscaux français. Prix en France : 3.750 \$ + 70.000 francs.

— Deux Plymouth, type « Cranbrook », 6 cylindres 20 CV. fiscaux français, dont une conduite intérieure 6 places, 4 portes. Prix en France : 2.490 \$ + 60.000 francs et un coupé « Belvédère » 6 places, 2 portes. Prix en France : 2.760 \$ + 60.000 francs.

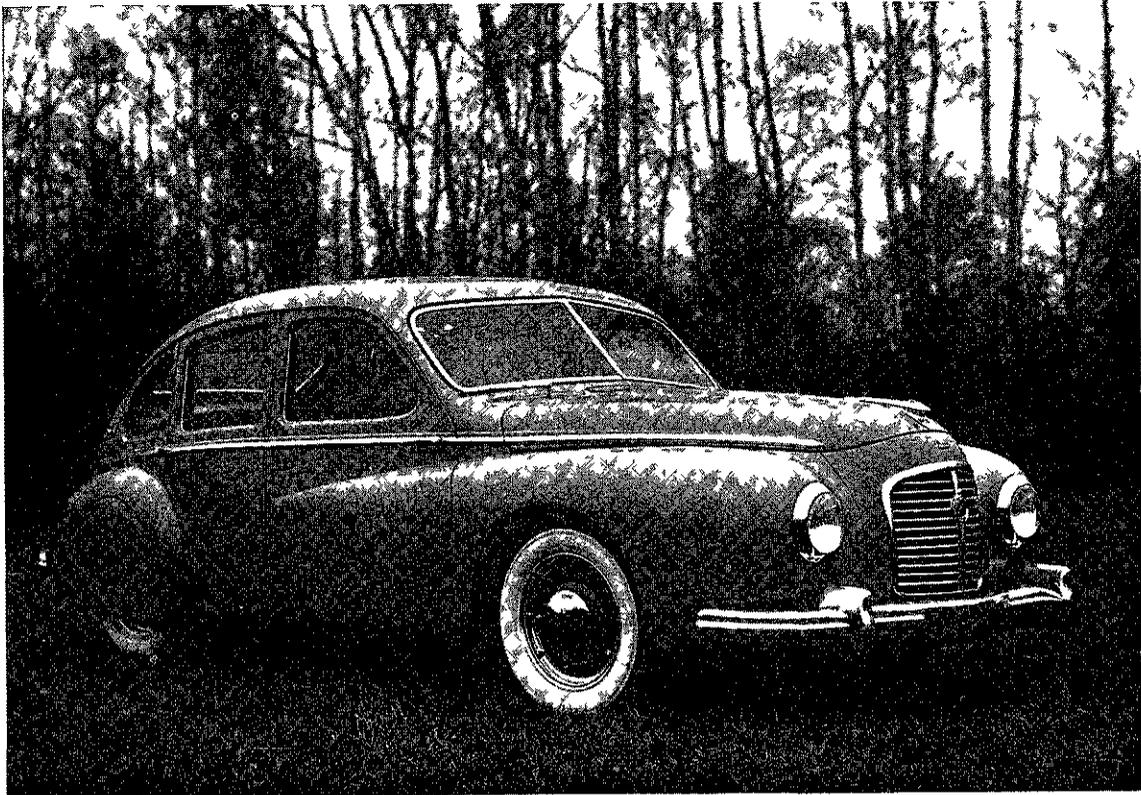
Les derniers perfectionnements apportés aux voitures de la marque comportent, outre une transmission automatique Torq-matic à convertisseur de couple, une direction à servo-commande hydraulique, avec faible démultiplication, particulièrement douce.

\*  
\*\*

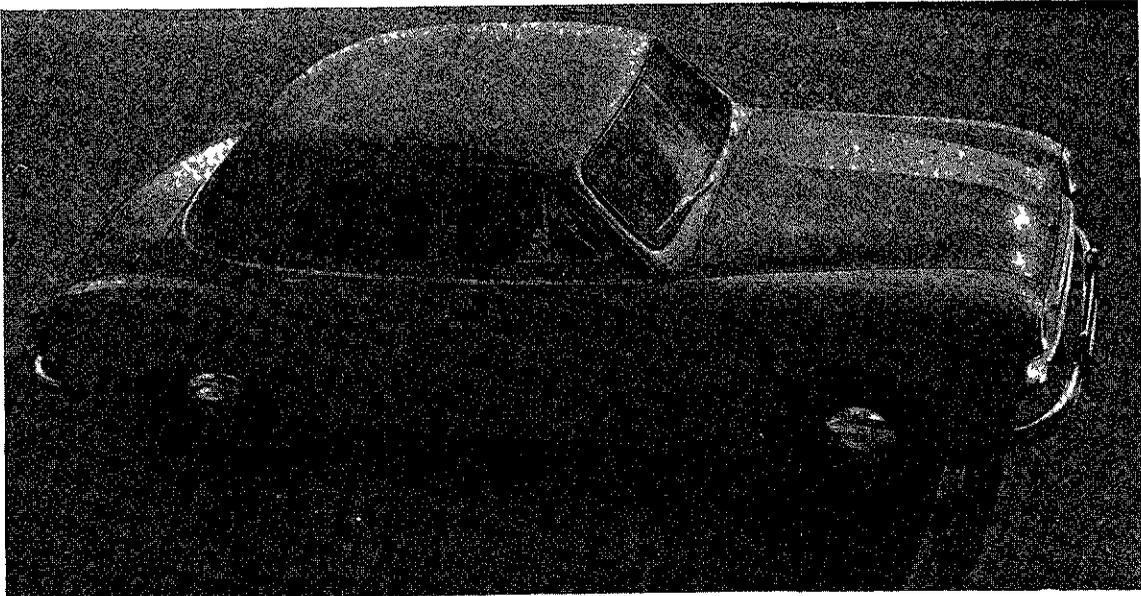
### CITROEN.

Cette firme présente les mêmes voitures que l'an dernier, dont les types, tous à traction avant, commencent à être bien connus :

	Prix nouveaux au 9-10-51
— Berline découvrable 2 CV. ....	323.000 frs
— Camionnette 2 CV., 250 kg. ....	328.000 frs
— Berline 11 légère .....	585.000 frs
— Berline 11 normale .....	620.000 frs
— Camionnette 1.200 kg. ....	740.000 frs
— Berline « 15 Six » .....	840.000 frs



HOTCHKISS-GRÉGOIRE



RENAULT « FRÉGATE »

Ces voitures ne présentent, par rapport à l'an dernier que des améliorations de détail.

D'autres plus importantes avaient été envisagées, notamment la modification de la ligne avec encastrement des phares dans les ailes, adoption d'un pare-brise bombé, etc... De la non présentation de ces dernières, certains augurent bien de la sortie prochaine du nouveau type de voiture qui est à l'étude chez Citroën, qui alliera vraisemblablement les qualités d'une forme moderne à celles

de la traction-avant (5) mais que la grande firme semble toujours hésiter à sortir, pour des raisons commerciales sans doute : Ses types classiques font encore l'objet de commandes enregistrées, pour plus de deux années ; d'autre part, l'outillage nouveau nécessaire à la construction en série d'un nouveau type représente des dépenses d'investissements considérables.

Les caractéristiques des types actuels sont rappelées ci-après :

	2 CV.	11 légère et normale	15 Six
Nombre de cylindres.....	2	4	6
Cylindrée .....	0 l. 375	1 l. 911	2 l. 867
Puissances { fiscale .....	2 CV.	11 CV.	16 CV.
	9 CV. à	56 CV. à	77 CV. à
	3.500 tours	4.000 tours	3.800 tours
Poids .....	500 kgs	1.000 à 1.100 kgs	1.270 kgs
Vitesse maximum .....	60 km/h.	115 à 120 km/h.	130 km/h.
Consom- mations { à 50/55 de moy. ...	4 à 5 l.	10 à 12 l.	15 à 16 l.
		12 à 13 l.	

La 2 CV. est la plus petite voiture du salon à 4 places, son moteur est à 2 cylindres opposés à refroidissement **par air** ; la suspension assurée par ressorts à boutins est particulièrement souple ; les tambours de freinage se trouvent non sur les roues mais à la sortie de la boîte de vitesses.

Les modèles classiques, datant de 1934, battent un record mondial de longévité. Plus de 475.000 « Traction » ont été produites au cours de ces 17 années.

Actuellement la cadence de production de la firme est de 330 voitures par jour, dont 70 pour la 2 CV. ; la cadence pour cette dernière est appelée à être notablement augmentée, en principe jusqu'à 300 par jour.

\*\*

#### DELAHAYE-DELAGE.

On pourra admirer, comme à l'habitude, sur un stand, la voiture Delahaye sur plateforme tournante, du type nouveau 235, carrossée par Capron.

Sur le stand sont en outre présentées :

- 3 voitures { un coach type 135  
un coach type 175  
Delahaye { une conduite intérieure (4 portes,  
6 places) type 175
- 2 voitures { une décapotable (2 portes, 4 places)  
Delage { un coach (2 portes, 4 places)

Les caractéristiques de ces types sont les suivantes :

	DELAHAYE			DELAGE
	135	175	235	
Nomb. de cylindres.	6	6	6	6
Cylindrée .....	3 l. 557	4 l. 500	3 l. 557	3 l.
Compression .....	7,1	7,1	8,3	7,3
Puissance fiscale..	20 CV.	26 CV.	20 CV.	17 CV.
Puissance effective.	95 CV.	140 CV.	150 CV.	82 CV.
Vitesse maximum..	140 km/h.	145 km/h.	180 km/h.	135 km/h.
Consommation ...	15 l.	23 l.	18 l.	14 l.

Les voitures de ces marques ne sont pas livrées directement par les usines ; ces dernières ne fournissent que les châssis qui sont toujours habillés par des carrossiers.

Le prix final varie entre 2 et 4 millions.

(5) De nombreux bruits ont circulé depuis quelques mois concernant des essais du nouveau modèle au Mont Ventoux et la fabrication d'une avant série.

\*  
\*\*

**D. K. W. - AUTO UNION.**

Cette firme allemande Deutsche Kraft Wagen (Ingolstadt) a présenté quelques voitures dérivant de son type **traction-avant moteur 2 temps** puissance fiscale française 4 CV. seulement.

	Prix en France (6)
Une conduite intérieure .....	720.000 frs
Un cabriolet décapotable 4 places.	880.000 frs
Un coupé luxe .....	1.100.000 frs

Délai de livraison : 3 mois.

Le moteur deux temps a été mis au point par cette firme dès 1932 ; ce n'est donc nullement une nouveauté et son fonctionnement a été reconnu économique et impeccable.

Le type présenté est cependant un perfectionnement de cette année, dénommé « meistar-klasse ». Les caractéristiques sont les suivantes :

Moteur .....	2 cyl. 2 temps
Cylindrée .....	690 cm <sup>3</sup>
Compression .....	6,3
Puissance effective .....	23 CV
Vitesse maximum .....	105 km/h.
Consommation .....	6 l. 25

\*  
\*\*

**FERRARI.**

Cette firme italienne construit peu de voitures. Elle est cependant intéressante parce que, comme les marques Talbot en France, Jaguar en Angleterre, elle est à l'avant-garde du progrès pour les voitures de courses et les voitures de sport ultra rapides (plus de 200 km. à l'heure).

Elle présente sur son stand 4 voitures de grand sport : toutes équipées de moteur à 12 cylindres en V à 60°, ces moteurs étant de deux puissances différentes, avec des cylindrées respectives de 2 l. 500 et 4 l. 100. La puissance de la plus forte voiture atteint 150 CV à 6.500 tours.

Prix italiens  
en lire

un coupé et un cabriolet du type 2 l. 5	6.700.000
un coupé et un cabriolet du type 4 l. 1	7.700.000

Les compressions sont poussées respectivement à 7,5 et à 8.

(6) Comprenant tous frais de douane (Voir avant-propos).

Les moteurs sont spécialement équipés avec deux ou trois carburateurs, des arbres à cames entraînés par chaînes, plusieurs pompes, etc... Sur le tableau de bord, les cadrans circulaires sont prévus de grand diamètre pour faciliter les lectures aux très grandes vitesses.

Les vitesses maxima atteignant respectivement 185 km/h. et 200 km/h. et même davantage jusqu'à 240 km/h. avec des démultiplications de pont appropriées.

Ces voitures comptent effectivement parmi les plus rapides du monde.

Les consommations sont de l'ordre de 15 à 20 litres.

\*  
\*\*

**FIAT.**

La grande marque italienne de Turin, la plus importante de l'industrie automobile italienne, présente cette année, outre 2 voitures de l'ancien type 500, trois voitures du type nouveau 1400 mis en construction en 1950 et qui est destiné à remplacer progressivement le type 1100.

Le moteur type 1400 est exposé spécialement sur le stand avec des coupes qui s'éloignent et se rejoignent pour en mieux faire saisir l'anatomie.

Les voitures présentées sont, d'autre part, les suivantes :

Fiat 1400 :

	Prix italiens
un cabriolet 2 places, 2 portes..	1.960.000 liras
une berline 4 places, 4 portes..	1.400.000 liras
une conduite intérieure toit ouvrant, 4 places, 4 portes avec carrosserie spéciale Pinin Farina .....	1.750.000 liras

Fiat 500 :

une commerciale deux places..	730.000 liras
une 500/c « Giardiniera Belvedere » .....	850.000 liras

Ces voitures sont livrables presque sans délai en Italie.

Elles seront livrables en France en 1952 à ces prix majorés de 55 % pour les droits de douane, plus les frais de transport, lorsque les contingents de 1952 auront été fixés. Ceux de 1951 sont épuisés.

La 1100 E, l'homologue de notre Simca 8, est encore temporairement construite au prix de 1.100.000 liras. La version de sport 1100 S, homologue de notre Simca 8 sport, n'est plus fabriquée.

Les caractéristiques des trois types sont rappelées ci-après :

	500	1100 E	1400
Nombre de cylindres .....	4	4	4
Cylindrée .....	569 cm <sup>3</sup>	1.089 cm <sup>3</sup>	1.395 cm <sup>3</sup>
Compression .....	6,4	6,1	6,7
Puissance effective .....	16 CV à 4.400 tours	35 CV à 4.000 tours	45 CV à 4.400 tours
Poids berline .....	600 kgs	890 kgs	1.130 kgs
Vitesse maximum .....	95 km/h.	110 km/h.	125 km/h.
Consommation .....	5 l.	9 l.	12 l.

L'apparition de la voiture 1400 avait été saluée en 1950 comme celle d'un progrès considérable. Son moteur a été particulièrement étudié : Il est le plus caractéristique des moteurs dits « plats » à course inférieure à l'alésage ; le rapport course-alésage est ici de 80 %. Or ce type de moteur se prête particulièrement bien à l'augmentation du rendement et de la vitesse de rotation (7).

D'autre part, la ligne de la voiture s'apparente directement aux formes mises en honneur par des constructeurs américains (8) mais interprétées suivant la formule européenne du capot légèrement descendant vers l'avant.

La voiture Fiat 1400 a été reconnues en 1950 comme très caractéristique de la tendance à l'augmentation progressive des cylindrées — et comme représentant, à l'époque, le type moyen de la voiture européenne, étant donné le groupement des constructions autour de la formule :

1.500 cm<sup>3</sup> — 50 CV — 4 à 5 places — 1.000 kgs

La même tendance, se poursuivant, tend à faire considérer le type moyen de la voiture européenne de 1951 comme justiciable d'une cylindrée s'approchant davantage de 2 litres :

Voiture Renault « Frégate » .....	2 litres
Voiture nouvelle Alfa-Romeo type..	1 l. 900
Voiture Grégoire .....	2 l. 200
Voiture Lancia 1951 .....	1 l. 991
Voiture Mercedes 1951 .....	2 l. 200

## FORD.

Ce stand est commun à la filiale Ford Française de Poissy et au groupe américain Ford qui réunit les marques suivantes :

FORD, LINCOLN et MERCURY (9).

Sur le stand se trouve exposé, sur plateforme tournante le dernier type de « Vedette », puis plusieurs versions de cette voiture :

(7) Les mêmes considérations sont à la base du choix du moteur Peugeot 203.

(8) Formes de « ponton » correspondant à des coupes transversales quasi rectangulaires du capot ou de la voiture.

(9) Il existe aussi une Ford Anglaise (DAGENHAM).

- La berline 5/6 places, 4 portes. 851.000 frs
- Le coupé 4/5 places, 2 portes  
  luxe ..... 992.000 frs
- Le cabriolet décapotable 4/5  
  places, 2 portes, luxe ..... 1.100.000 frs
- La voiture commerciale 500 kg. 749.000 frs

La boîte électromagnétique COTAL est montée sur demande. (supplément 91.000 francs).

Les caractéristiques de cette voiture sont peu changées par rapport à l'année précédente ; mais des améliorations de détail constantes (10) en font une voiture de plus en plus appréciée, qui sort actuellement des usines de Poissy à la cadence de 2.000 voitures par mois, tant en coupé et cabriolet décapotable qu'en berline. Le délai est de 2 mois pour la berline, un mois pour les autres types.

Les caractéristiques du moteur sont rappelées ci-après :

Nombre de cylindres .....	8 en V à 90°
Cylindrée .....	2 l. 185
Compression .....	7
Puissance } fiscale .....	12 CV
} effective .....	66 CV à 4.800 tours
Vitesse maximum .....	130 km/h.
Consommation .....	12 litres

\*\*

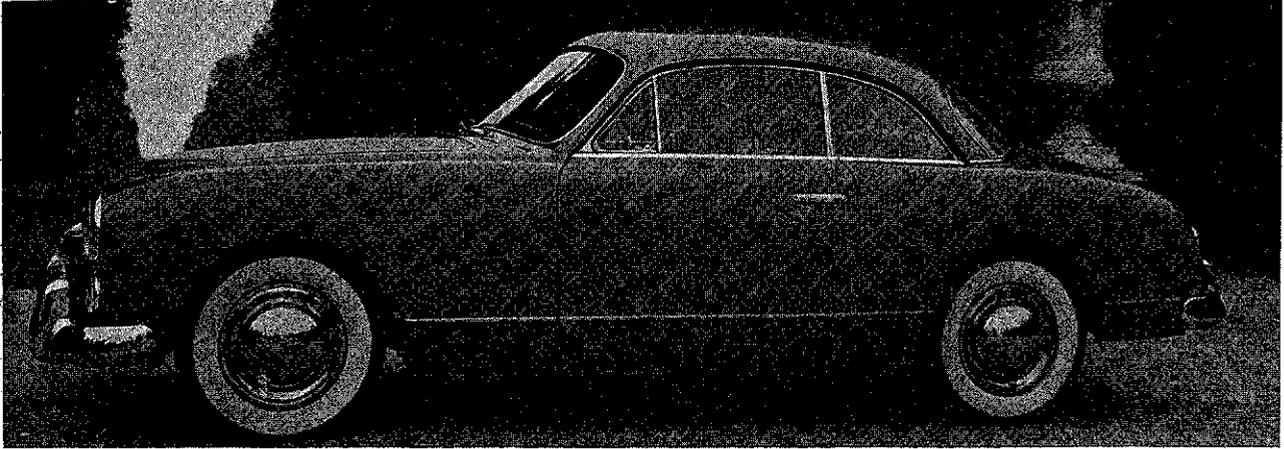
Deux voitures américaines du groupe Ford sont en outre présentées sur le stand :

- Ford « Custom », 8 cylindres en V  
  Conduite intérieure 22 CV fiscaux français :  
  1.370.000 francs.
- Lincoln type 52, 8 cylindres en V  
  Conduite intérieure 32 CV fiscaux français :  
  2.400.000 francs.

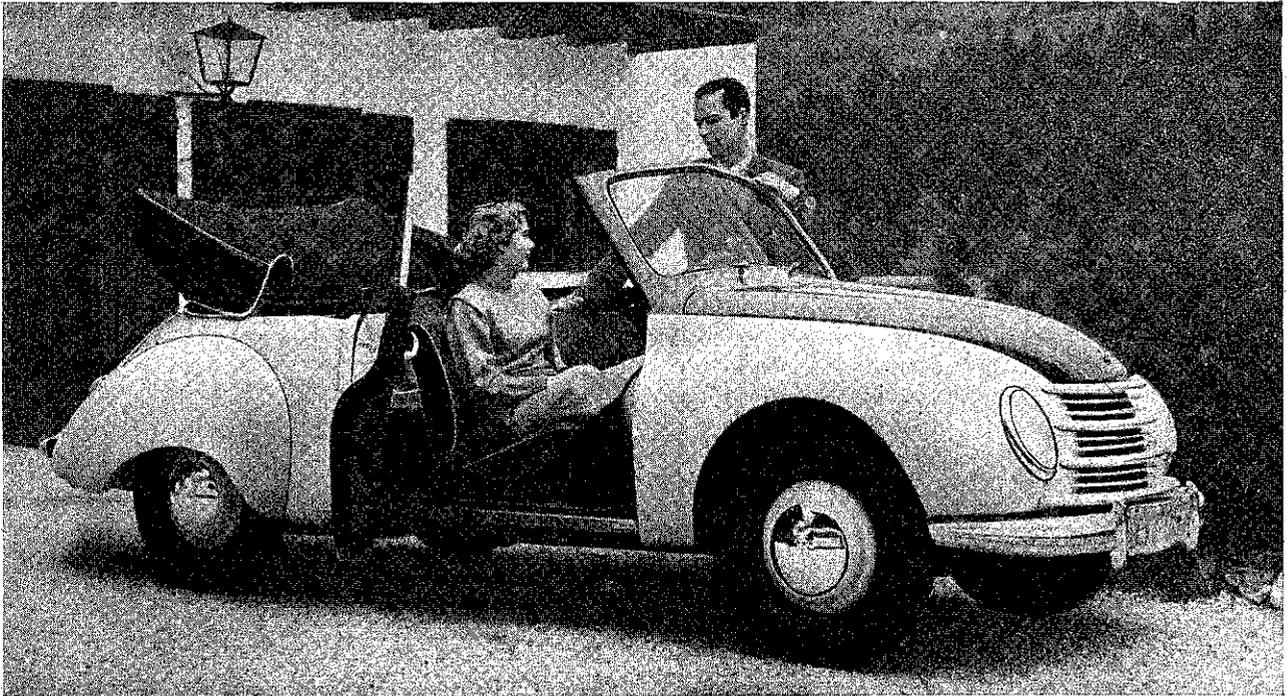
Sur un deuxième stand est exposé le prototype nouveau de la version sport de la Ford française, la « Comète », sous forme d'un coupé 4/5 places, 2 portes catalogué 1.368.380 francs.

Ce prototype nouveau a été présenté au public en août 1951.

(10) Notamment augmentation de la capacité de la batterie, phare de recul combiné avec la marche arrière, améliorations diverses d'éclairage.



COMÈTE FORD Française 1952



D. K. W. AUTO-UNION 1951 (Moteur 2 cylindres, 2 temps)

La série n'est appelée à sortir qu'en mars 1952 à raison de 15 voitures par jour pour commencer.

Le modèle est directement dérivé de la Vedette.

Le châssis est le même et les organes mécaniques sont en partie interchangeables.

La carrosserie est l'œuvre d'un carrossier spécialisé, la Compagnie Facel-Metallon ; elle est surbaissée en vue d'une amélioration de la tenue de route ; la ligne est pure et élégante ; le pare-brise est galbé et d'une exceptionnelle largeur.

La vitesse maximum annoncée est de 140 km. à l'heure ; la consommation aux allures de rendement optimum sera, comme pour la Vedette, d'environ 12 litres.

\*\*

### GENERAL-MOTORS.

Ce groupe, le plus puissant du monde, réunit les marques suivantes, tant en Angleterre, en Allemagne, en Australie, qu'en Amérique :

BEDFORD, BUICK, CADILLAC, CHEVROLET, G. M. C., HOLDEN OLDSMOBILE, OPEL, PONTIAC, VAUXHALL.

Les voitures de ce groupe ne présentent cette année que des améliorations de détail — nombreuses d'ailleurs — dans la recherche de l'élégance et du confort.

Les cylindrées continuent à être comprises entre 3 l. 5 et 5 l. 5.

La nouveauté du stand de cette année réside cependant dans la présentation d'une voiture expérimentale, aux lignes particulièrement étudiées, dite « **Le Sabre** », fruit des suggestions du bureau d'études centralisé du groupe (11). Les essais d'une telle voiture sont susceptibles d'orienter assez notablement, dans un proche avenir, les modalités de construction des voitures.

Cette voiture de conception particulièrement hardie n'est d'ailleurs nullement un prototype : ce n'est qu'un laboratoire roulant.

La ligne est très surbaissée ; les deux extrémités latérales arrières sont des réservoirs d'essence et de méthanol (alcool méthylique) ce dernier devant être injecté dans les chambres de combustion par le carburateur à partir d'une certaine vitesse, pour accroître le rendement.

Dés alliages légers, d'aluminium, de magnésium ont été utilisés à la construction de la voiture.

Le moteur est un 8 cylindres en V, de 3 l. 256 de cylindrée, avec taux de compression de 10 ; un compresseur permet d'atteindre la puissance de 300 CV.

(11) Une autre marque du groupe, Buick, possède également une voiture expérimentale analogue, dite Buick X P 300.

Un convertisseur de couple Dynaflo est installé avant le différentiel.

La grille à l'avant du capot comporte sur son envers une paire de projecteurs ; lorsqu'on allume les phares, elle pivote sur elle-même et les deux projecteurs se mettent en place. Un phare est en outre prévu pour la marche arrière.

La voiture est une deux places. Son tableau de bord apparaît surchargé d'une multitude de cadrans et de boutons. Des boutons permettent une série de manœuvres automatiques : actionner les portés, monter et descendre les glaces, manœuvrer les crics hydrauliques de chaque roue, ajuster le siège du conducteur, fermer la capote de la voiture, etc... Si même la voiture est en stationnement avec la capote ouverte et si la pluie survient, il suffit que quelques gouttes de pluie touchent un endroit sensible pour que la capote et les glaces se ferment automatiquement.

\*\*

En dehors de cette voiture expérimentale « Le Sabre », les voitures présentées sur le stand sont les suivantes :

— Une Buick « convertible » 76 C, 8 cylindres en V, 6 places, 2 portes, 30 CV fiscaux français, transmission Dynaflo .....	3.721 \$ + 681.000 fr
— Une Oldsmobile coupé, type 98, 8 cylindres en V, 6 places, 2 portes, 29 CV fiscaux français, transmission Hydromatic .....	3.634 \$ + 633.000 fr
— Une Chevrolet, conduite intérieure, type 2103, 6 cylindres, 6 places, 4 portes, 22 CV fiscaux français, transmission Powerglide .....	2.384 \$ + 452.000 fr
— Une Pontiac, faux coupé « Chaf-tain de luxe », 8 cylindres en lignes, 4 places, 2 portes, 25 CV fiscaux français, transmission Hydromatic.....	2.806 \$ + 525.000 fr
— Une Cadillac berline spéciale 8 cylindres en V, 6 places, 2 portes, 31 CV fiscaux français, transmission Hydromatic .....	4.238 \$ + 760.000 fr
— Une Vauxhall « Velox » (anglaise) (12), 6 cylindres, 6 places, 4 portes, 13 CV fiscaux français.....	537 £

(12) La voiture de cette marque anglaise doit être signalée comme d'une ligne entièrement nouvelle ; les constructeurs anglais viennent aux lignes modernes américaines, les uns après les autres.

Les moteurs de presque toutes ces voitures, sont, à présent, dérivée du type de moteur Kettering qui a été étudié et réalisé à partir de 1949. Le but de ces études était de pouvoir profiter ultérieurement de tous les avantages susceptibles de résulter de l'emploi de carburant à indice d'octane de plus en plus élevé.

Les moteurs réalisés sont des moteurs « plats », c'est-à-dire dont la course est égale ou inférieure à l'alésage ; cette forme de moteur contribue à l'augmentation du rendement et des vitesses de rotation par réduction du poids, de l'inertie des pièces en mouvement, de perte de puissance par frottement et des déperditions de chaleur.

Mention doit être faite également de la généralisation progressive sur les voitures américaines de transmissions automatiques ou semi-automatiques, alors qu'en Europe, le public n'en éprouve pas encore le besoin, le trafic y étant moindre et le besoin ne se faisant pas autant sentir de permettre la concentration de l'attention du conducteur sur la seule conduite proprement dite de la voiture.

\*  
\*\*

### GOLIATH.

Cette firme allemande (Bremen) présente des petites voitures à traction avant et aux lignes modernes, avec carrosserie monocoque pour les berlins. Le moteur est inspiré du moteur 2 temps D.K.W.

On remarquera sur le stand :

	Prix en Allemagne	Prix en France
Deux berlines 4/5 pl...	6.000 Mk	638.500 frs
Une voiture découvrable 4/5 places.....	6.500 Mk	698.500 frs

Ces voitures sont livrables en France sans délai dans la limite des contingents alloués.

Goliath est, d'autre part, en train de mettre au point une variante « Sport » de ce moteur équipée d'un système d'injection d'essence avec pompe Bosch (13). Cette innovation est encore au stade expérimental, mais on compte qu'elle fera l'objet de réalisation prochaines.

\*  
\*\*

### HOTCHKISS-GREGOIRE.

On verra sur ce stand, outre la Hotchkiss Grégoire actuellement livrée au public et qu'on espère bientôt voir sortir des usines Hotchkiss à la

(13) Il en est de même des voitures « Sport » de la firme allemande Gutbrod.

cadence de 200 par mois, les voitures suivantes, qui font suite à la voiture Grégoire :

	Prix actuels avant hausse
Une décapotable Anthéor, 4 places, 2 portes, 20 CV .....	2.030.000 frs
Une berline Anjou 4/5 places, 4 portes, 13 CV .....	1.290.000 frs
Une décapotable Anthéor, 4 places, 2 portes, 13 CV .....	1.830.000 frs
Une berline Anjou 4/5 places, 4 portes, 20 CV .....	1.490.000 frs
Une familiale Anjou St-Germain, 8 places, 4 portes, 20 CV .....	1.950.000 frs

Le délai de livraison est de quelques semaines. La familiale « St-Germain », voiture nouvelle ne sortira toutefois pas avant le début de 1952.

Toutes ces voitures dérivent des moteurs de 13 et 20 CV améliorés, de cylindrées respectives 2 l. 312 (4 cyl.) et 3 l. 485 (6 cyl.), susceptibles de permettre à ces voitures des vitesses maxima respectivement de 120 et 140 km/h.

Des perfectionnements de toute sorte y sont constamment apportés parmi lesquels naturellement la flexibilité variable de la suspension type Grégoire et la commande changement de vitesse au volant ; le silence et le confort ont encore été accrus par l'emploi de nouveaux filtres et de pots d'échappement spéciaux.

\*  
\*\*

Quant à la Hotchkiss Grégoire, on peut enfin voir au salon cette voiture d'une classe difficilement comparable à celle des autres modèles français, étant donné toutes les qualités qui y ont été successivement accumulées :

— qualités de légèreté, grâce à l'emploi d'alliages légers (14) poids de la voiture pour 5 à 6 places, de l'ordre de 1.100 kilos.

— qualités d'aérodynamisme (la controverse sur la ligne optimum à l'arrière des voitures rapides n'a pas encore été résolue, malgré des essais au tunnel de plus en plus poussés) :

— Grégoire a, comme Peugeot, adopté la forme fuyante sans brisure (15) alors que Simca (Aronde) et Renault (Frégate) ont maintenu la brisure.

— qualités de tenue de route (voiture très surhaussée et à traction avant : moteur en porte à faux en avant des roues avant).

(14) Carters et 2 culasses en alliage d'aluminium — bielles en duralumin — carrosse avant (auvent et deux longerons) en alliages légers.

(15) C'est un slogan de notre camarade Grégoire que « la vérité technique conduit à la beauté ».

— qualités de confort (suspension de flexibilité variable Grégoire réalisée pour les quatre roues, toutes indépendantes, par ressorts à boudins travaillant à la traction (16) longueur de la carrosserie récemment augmentée).

— qualités d'économie (pour une voiture de 2 l. 2 de cylindrée dont la vitesse maximum atteint 150 km/h., la consommation n'est que de 9 litres).

Les caractéristiques techniques du moteur sont par ailleurs rappelées ci-après :

Double flatwin (4 cylindres horizontaux opposés 2 à 2) cylindrée 2 l. 200, compression 6,5, puissance fiscale 13 CV, puissance effective 70 CV à 4.000 tours.

Le nouveau prix de la Hotchkiss Grégoire a été récemment fixé à 1.800.000 francs, avec délai de livraison 6 mois. On espère pouvoir le diminuer si la demande conduit à l'organisation d'une construction en plus grande série.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler, enfin, que la voiture Hotchkiss Grégoire est la grande sœur de la petite voiture Aluminium français Grégoire, dont le prototype fut exposé pendant la guerre. Cette dernière est actuellement construite en grande série en Australie sous le nom de voiture « Hartnett ».

\*\*

**JAGUAR.**

Cette marque continue à représenter la version classique de la voiture anglaise de sport et de luxe.

Les types présentés sont les suivants :

- Une berline Mark VII, 4 places. { Prix : 1.130 £
- Un roadster X K 120, 2 places. } Délai :
- Un coupé X K 120, 2 places... } 4 mois.

Le stand comporte en outre la voiture de course (couleur anglaise : verte) qui a gagné cette année la course des 24 Heures du Mans, muni

(16) La suspension à flexibilité variable (variable automatiquement en fonction inverse de la charge) a valu à son auteur en 1947 le prix Montyon de mécanique de l'Académie des Sciences.

Elle tend à présent à être appliquée systématiquement par certains constructeurs, tels que la Régie Renault. Cette dernière l'a employée successivement sur les véhicules utilitaires, les cars, les voitures de la série Colovale, enfin depuis quelques mois la 4 CV. De longs essais ont permis de mettre au point, pour cette dernière, un dispositif simple, facile à poser.

Grégoire a également montré que la suspension à flexibilité variable fait moins travailler les amortisseurs dont la longévité y gagne ; les roues ont également tendance, au cas de faible charge, en présence d'aspérités de la route, à ne pas quitter le sol, d'où une amélioration notable de la tenue de route.

du même moteur X K 120 qui équipe les trois voitures ci-dessus.

Ce moteur, comportant 6 cylindres en ligne, a une cylindrée de 3 l.442, compression 7, puissance effective 127 CV à 4.300 tours. Il est muni d'un double arbre à cames en tête et de deux carburateurs.

La berline Mark VII est une nouveauté de cette année ; sa vitesse maximum est de 170 km. à l'heure ; sa consommation de 16 litres.

Les deux autres voitures sport ont une vitesse maximum supérieure à 200 km/h. ce qui les place parmi les voitures les plus rapides du monde ; leur consommation n'est que de 14 litres aux allures normales.

\*

**KAISER-FRAZER.**

Cette marque indépendante américaine s'était fait remarquer dès 1950 pour sa décision de briser avec l'habitude américaine des grosses cylindrées (3 l. 5 à 5 l. 5) en présentant des types de voitures moins puissantes, de cylindrée inférieures à 2 l. 5.

Le stand reflète encore cette année cette tendance : à côté de deux voitures à cylindrée de 3 l. 720 dite Kaiser 1951, figurent trois voitures de 2 l. 200 et 2 l. 420 de cylindrée, du type dénommé « Henry J ».

Les voitures présentées sont, pour plus de précision :

Prix en francs

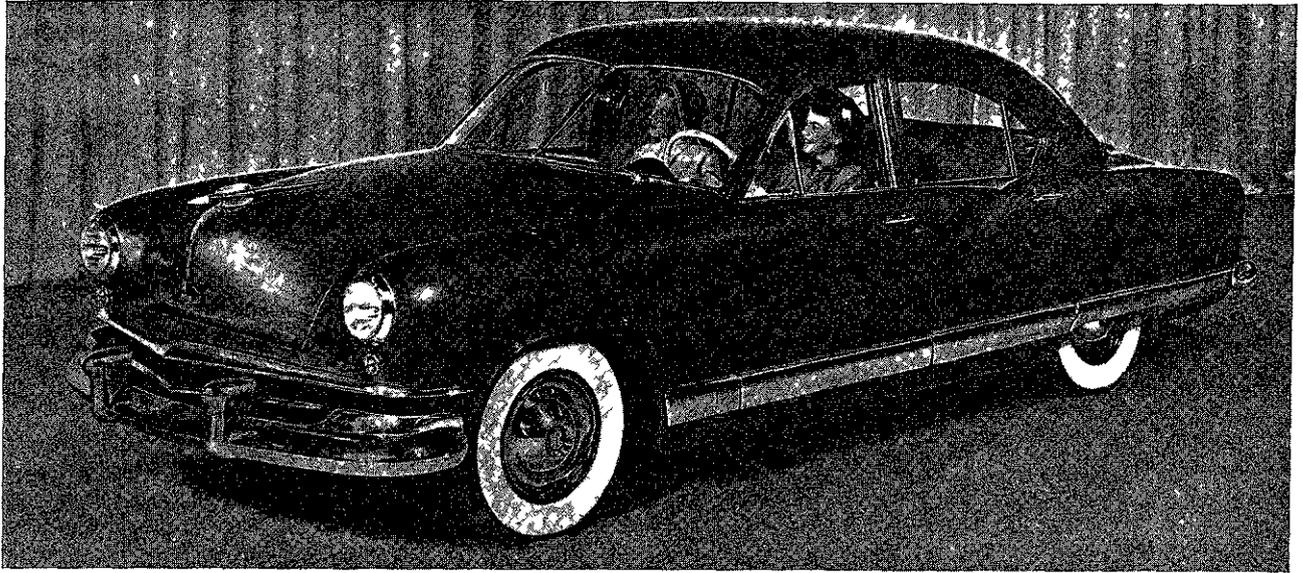
- Type Kaiser 1951, 6 cylind., cylindrée 3 l. 720 :
- Une conduite intérieure « Custom », 6 places, 4 portes ..... 1.650.000
- Une conduite intérieure « de luxe » 6 places, 4 portes ..... 1.840 000

- Type Henry J, 4 cyl. cylindrée 2 l. 200, 13 CV fiscaux français :
- Un coupé 4 places, 2 portes..... 1.125.000

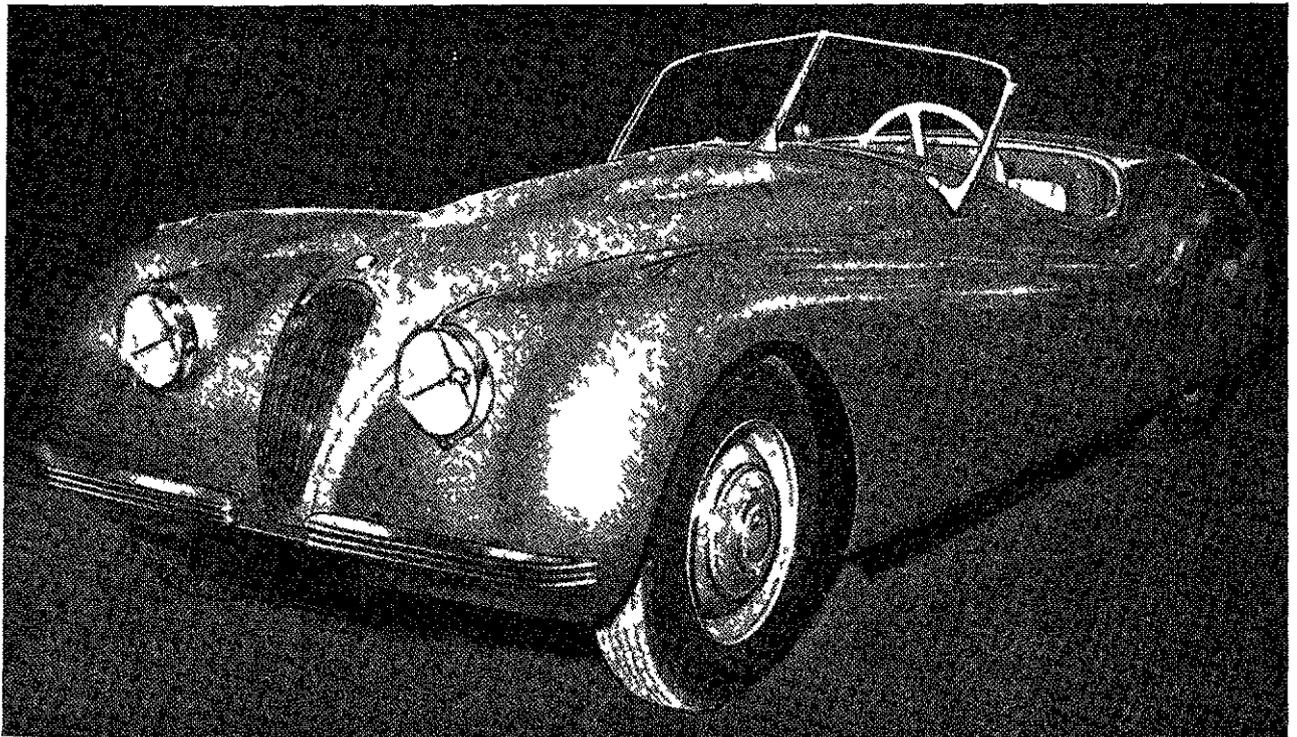
- Type Henry J, 6 cyl., cylindrée 2 l. 420, 15 CV fiscaux français :
- Un coupé 4 places, 2 portes ..... 1.195.000
- Un coupé 4 places, 2 portes avec « overdrive » (vitesse supplémentaire surmultipliée) ..... 1.246.000

La nouvelle « Kaiser 1951 » comporte de nombreuses améliorations de détail, en particulier une forme très subaissée qui lui confère une ligne exceptionnelle

Quant aux types Henry J, ils représentent ce que la firme appelle « la voiture américaine conçue pour le marché français » ; leurs consommations, pour des vitesses maxima respectives de



KAISER-FRAZER 1951



JAGUAR Type XK-120 Super Sport



à moteur Diésel (170 D) présente cette année deux nouveaux types plus puissants, tous deux à essence, le type 220 (13 CV fiscaux français) et le type 300 (17 CV fiscaux français).

On verra sur un premier stand :

	Prix en Allemagne	Prix en France
Une conduite intérieure limousine, 5 places, 4 portes, type 300 ....	22.000 Mk	2.900.000 fr
Un cabriolet 2 places,		

2 portes, type 300 sport .....	3.625.000 fr
Un cabriolet 2/3 places, type 220 .....	2.600.000 fr
Une conduite intérieure 4 places, 4 portes, type 170 S .....	1.254.000 fr

Les voitures nouvelles du type 220 sortent déjà ; celles du type 300 sont appelées à sortir au début de 1952.

Les caractéristiques des divers types sont les suivantes :

	170 S essence	170 D Diesel	220	300
Moteur .....	4 cyl.	4 cyl.	6 cyl.	6 cyl.
Cylindrée .....	1 l. 767	1 l. 697	2 l. 195	3 l.
Compression .....	6,5		6,5	6,4
Puissance fis. fr...	10 CV	19 CV	13 CV	17 CV
Puissance effect...	52 CV à 4.000 t.	38 CV à 3.200 t.	80 CV à 3.500 t.	115 CV
Vitesse maximum.	120 km/h.	100 km/h.	135 km/h.	155 km/h.
Consommation ...	10 lit.	7 l. (gas-oil)	11 lit.	14 lit.

Les deux moteurs nouveaux se caractérisent en outre par une course très réduite. Ils sont munis de soupapes en tête ; ils ont un régime très modéré mais un haut rendement et conviennent, par leur souplesse et leur silence relatifs, à des voitures de luxe.

On a enfin doté le type 300 de deux carburateurs et adopté pour lui une suspension arrière à roues indépendantes (solution encore peu développée). Cette suspension est à ressorts hélicoïdaux et comporte en outre un système de barres de torsion longitudinales qui peut entrer en action **au gré du conducteur** lorsque la voiture roule à pleine charge.

Leur adoption marque, par ailleurs, une tendance générale qu'on rencontre partout à l'augmentation des puissances : On a pu dire que, d'une façon générale, l'année 1950 avait marqué l'augmentation de la puissance des voitures vers ce qui correspond à une cylindrée moyenne de 1 l. 500 (type Fiat 1400). On peut dire que 1951 marque plutôt la tendance vers la cylindrée moyenne de 2 litres (22).

Sur un deuxième stand Mercedes-Benz se trouve la voiture 170 D à moteur Diesel, qui n'avait pas été présentée au Salon de Paris de 1950.

Les caractéristique du moteur Diesel qui l'équipe ont été rappelées plus haut.

La voiture est vendue en Allemagne environ 8.500 Mk et en France 1.155.000 francs.

Elle continue à rencontrer en Allemagne un vif succès en raison de son économie (23). Bien que l'essence ne s'y trouve plus contingentée, environ 40 % des voitures du type 170 sont vendus avec moteur Diesel (24).

\*\*

(23) La différence entre le prix de l'essence et celui du gas-oil se trouve en Allemagne beaucoup plus forte qu'en France : le gas-oil n'y vaut que 40 % du prix de l'essence, alors qu'en France cette proportion est plus voisine de 70 %.

(24) L'adoption du moteur Diesel pour les voitures particulières se heurte encore à de nombreuses objections. Si en Allemagne la clientèle a pu ainsi s'affranchir du contingentement de l'essence qui existait encore en 1950, cet avantage a pu être là-bas déterminant.

On se heurte cependant à l'objection d'un moins bon confort et d'autre part d'un entretien plus onéreux pour des constructeurs qui ne disposeraient peut-être pas, pour les petites puissances, de pompes à injection aussi parfaite que les pompes Bosch, employées par la firme Mercedes.

Enfin, et en admettant que le client puisse devenir, dans les circonstances économiques actuelles, favorable à l'emploi du Diesel, par raison d'économie, ce motif risque de s'évanouir s'il prend demain fantaisie au gouvernement d'instituer sur le gas-oil des taxes qui en feraient un carburant aussi cher que l'essence.

Cependant, les moteurs Diesel tournent de plus en plus vite (la vitesse de rotation du 170 D — 3.200 tours — est déjà remarquable) et l'on en trouverait facilement, qui d'un point de vue technique, conviendraient parfaitement à des voitures moyennes.

(22) Voir la même considération émise à propos du stand FIAT.

## OPEL.

Cette firme allemande (Rüsselsheim am Main) — département du groupe américain General Motors — expose cette année deux berlines 4 places, 4 portes, de ses types classiques dont les caractéristiques sont les suivantes :

	TYPE OLYMPIA	TYPE KAPITAN
Moteur .....	4 cyl.	6 cyl.
Cylindrée .....	1 l. 488	2 l. 473
Puissance fiscale fr.	9 CV	14 CV
Puissance effective.	46 CV à 4.000 t.	64 CV à 3.900 t.
Vitesse maximum .	110 km/h.	125 km/h.

Ces voitures sont livrables en France au prix de 615.000 francs (Olympia) et 993.000 francs (Kapitan). Mais des délais de l'ordre de 18 mois interviennent, tellement sont estimés faibles les contingents d'importation autorisés.

\*\*

## PANHARD.

La firme Panhard présente, cette année, sa petite Dyna suivant divers types de carrosserie susceptibles d'être équipés de moteurs de puissance variable de 3,4 ou 5 CV fiscaux dénommés respectivement types 110, 120 et 130.

Les types 110 et 120 sont déjà connus.

En 1951, trois nouveautés sont présentées : Le type Junior, le type 120 « Sprint » et le type 130.

Le type nouveau « Junior » est un Roadster 2/3 places à capote rabattable — moteur type 120 — destiné à permettre à une certaine clientèle de goûter, sans dépenses excessives les joies du sport et de la vitesse (135 km/h.).

Le moteur 120 « Sprint » est un moteur plus poussé alimenté par un carburateur à double corps ; la compression, l'arbre à cames, les tubulures d'admission et d'échappement ont été modifiées.

Le type 130 est enfin un moteur nouveau de 5 CV non encore sorti.

La présentation du stand est la suivante : Tout

d'abord sur le plateau tournant à droite on remarque :

— Une berline de série ayant gagné une épreuve sportive dite des 10.000 miles italiens à Brescia.

— Une Dyna Junior (roadster 2/3 places) équipée d'un moteur 120 Sprint.

— Une voiture de course « Monopole » ayant participé à la course des 24 heures du Mans où 3 voitures Dyna ont été classées dans les 5 premières voitures aux épreuves de performance.

Les voitures présentées sur le stand sont ensuite :

— Un break 4 places, commercial.

— Un cabriolet décapotable 4 places, 2 portes.

— Plusieurs berlines 4 places, 4 portes.

— Une voiture de sport D.B. construite par la Société E.P.A.F.

— Une voiture découvrable 4 places, 4 portes.

— Un roadster habillé par un carrossier spécial « Callista ».

Les carrosseries ainsi présentées, pour les voitures de série, sont les mêmes que le moteur soit du type 110 ou 120.

Aucune voiture du type 130 n'est encore présentée. Ce type ne doit sortir que vers mars 1952.

Les caractéristiques des trois types de moteur 110 et 120 (déjà présentés l'an dernier) 120 Sprint et 130 (nouveaux) sont indiquées ci-après :

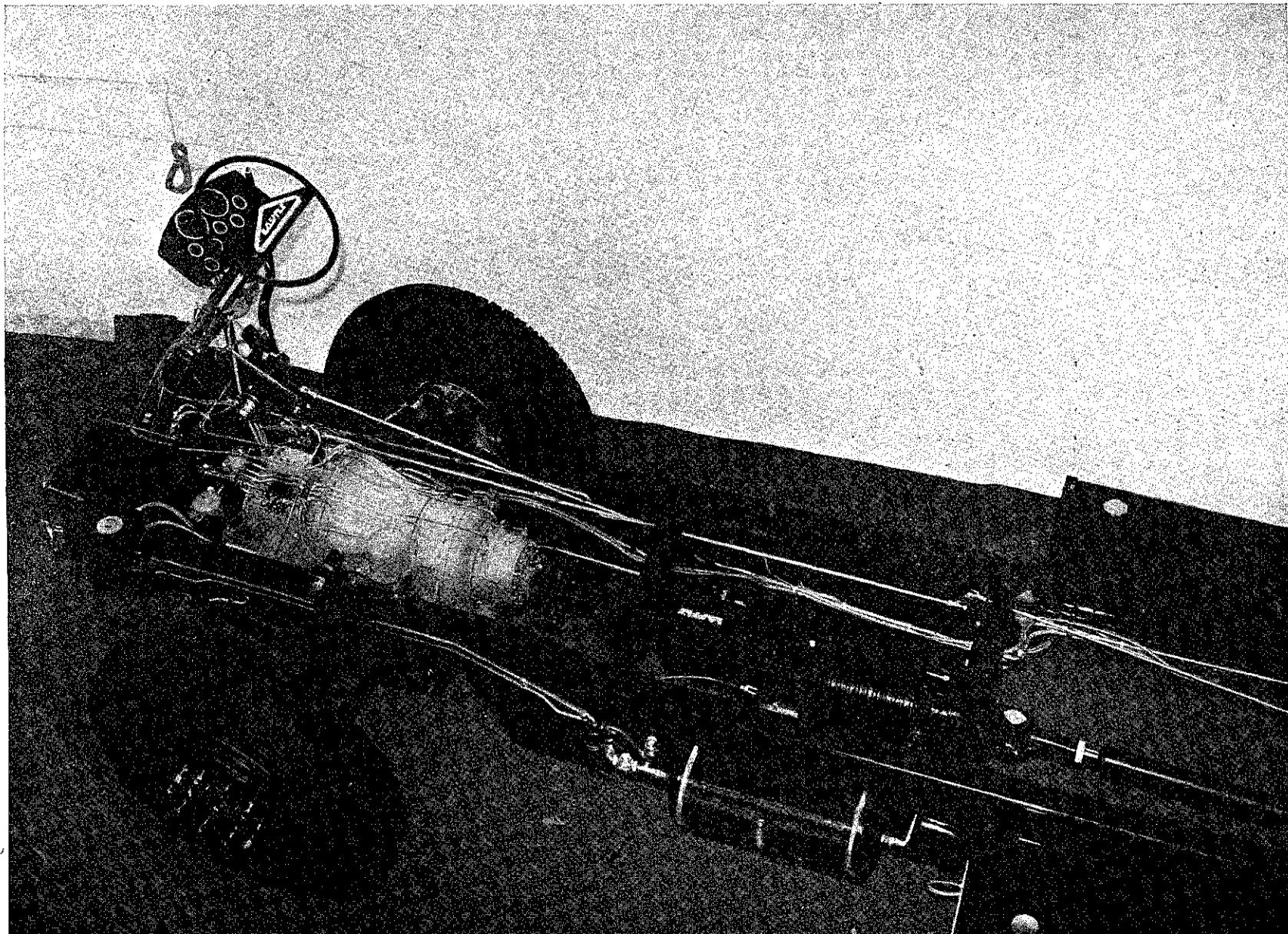
Ils comportent tous :

— la traction avant (moteur porté par le châssis en avant de l'essieu avant) ;

— un moteur à 2 cylindres horizontaux opposés, à refroidissement par air, munis de dispositifs spéciaux (25) qui lui attribuent des qualités indiscutées.

(25) Notamment montage du vilebrequin sur paliers à rouleaux, — bielles montées sur roulements spéciaux sans frottement, — soupapes rappelées sur leur siège par des barres de torsion fonctionnant dans des tubes verticaux que l'on aperçoit de part et d'autre du moteur.

	T Y P E S			
	110	120	120 Sprint	130
Cylindrée .....	610 cm <sup>3</sup>	745 cm <sup>3</sup>	745 cm <sup>3</sup>	850 cm <sup>3</sup>
Compression .....	6,25	7,5	7,8	6,8
Puissance fiscale..	3 CV	4 CV	4 CV	5 CV
Puissance effective à 4.000 tours....	28 CV	35 CV	38 CV	40 CV
Poids de la voiture.	550 kgs	560 kgs	560 kgs	
Vitesse maximum.	110 km/h.	120 km/h.	125 km/h.	130 km/h.
Consommation ...	6 lit.	7 lit.	7 l. 5	9 lit.



Châssis LAFFLY 10 T. équipé d'une turbine à gaz

Le voiture comporte, comme précédemment, un châssis rigide en acier, sur lequel le moteur d'une part, la carrosserie, d'autre part (coque en Alpax coulé) s'appuient par interposition de blocs de caoutchouc, le tout concourant à la suppression maximum des vibrations.

Elle a reçu, en outre, un certain nombre de perfectionnements et notamment :

— un système de climatisation « à l'air pur » (air frais l'été, air chaud l'hiver avec dégivreur et anti-buée) ;

— l'adoption d'un nouvel arbre à cames prélevant moins de puissance sur le moteur.

On annonce enfin pour 1952 l'équipement facultatif des voitures avec un changement de vitesse automatique « Robot » (26) supprimant entièrement la pédale d'embrayage et la sujétion de la passation des vitesses.

Les prix des voitures des types actuels sont les suivants en milliers de francs :

	Type 110	Type 120
Berline .....	593	623
Berline découvrable .....	664	695
Cabriolet décapotable .....	670	700
Roadster sport junior .....		553
Supplé. pour moteur « Sprint ».		30

Aucun prix n'est encore indiqué pour le type 130.

Les délais sont pour les types déjà existants d'environ 2 mois pour les cabriolets et de 5 à 6 mois pour les autres types.

La production a cependant doublé depuis un an, ce qui confirme le succès de la voiture Dyna, dont la qualité et l'économie apparaissent à l'usage.

Mais la tendance constante à l'augmentation des cylindrées est ici nettement caractérisée.

\*\*

## PEGASO.

C'est la première fois qu'une firme espagnole vient exposer au Salon de Paris.

Les véhicules exposés ne sont cependant encore que des prototypes.

Ce sont des prototypes de modèles de grand sport, appelés au début à n'être construits que par quelques unités seulement (cf. marque italienne Ferrari).

Les types présentés sont un coupé et une voiture décapotable, 2 places, 2 portes, capables

---

(26) Ce dispositif dériverait du brevet allemand Kreis datant d'une quinzaine d'années. Il consisterait en un certain nombre d'embrayages mis successivement et automatiquement en action en fonction de la vitesse du moteur.

d'une vitesse de 200 kms à l'heure. A la vitesse moyenne de 100 kms à l'heure, la consommation n'est que de 12 litres. La cylindrée est de 2 l. 5 ; la puissance maximum effective 160 CV.

On compte offrir ces voitures en Espagne au prix de 450.000 pesetas et, en France, sous réserve d'accord commerciaux à intervenir, au prix de 8.500 dollars, plus les frais de douane.

\*\*

## PEUGEOT.

La grande marque de Sochaux ne présente cette année que diverses variantes de sa voiture 203, au prix suivants, susceptibles d'une hausse prochaine d'au moins 10% :

Berline d'affaires, 4 places, 4 portes.	534.000 frs
Berline de luxe, 4 places, 4 portes toit ouvrant, chauffage, dégivrage .....	579.000 frs
Berline découvrable, 4 places, 4 portes, chauffage, dégivrage, garniture cuir .....	656.000 frs
Cabriolet décapotable, 2 places, 2 portes, chauffage, dégivrage, garniture cuir.....	750.000 frs

La nouveauté du Salon 1951 est la version du cabriolet décapotable.

Un moteur 203 est également exposé.

Ses caractéristiques sont rappelées ci-après :

4 cylindres ; cylindrée 1.290 cm<sup>3</sup> ; compression 6,8 ; puissance fiscale 7 CV ; effective 42 CV à 4.500 tours ; poids 950 kgs (berline) ; vitesse maximum 115 km/h. ; consommation 8 litres.

Ces performances sont remarquables et ont assuré le succès de la voiture ; elles sont le résultat d'études très poussées pour l'amélioration tant de la carrosserie au point de vue légèreté et aérodynamique que du rendement du moteur : adoption d'un moteur « plat » (27) susceptible de se prêter à des vitesses de rotation élevées, culasses émiphériques, taux de compression important.

150.000 voitures 203 roulent aujourd'hui dans le monde entier et la cadence de production est voisine de 350 voitures par jour. Malgré cela le délai de livraison demeure de 1 à 2 ans.

\*\*

## PORSCHE.

Cette firme allemande très ancienne (de Stuttgart) qui a été gagnante de la catégorie 1.100 cm<sup>3</sup> aux 25 heures du Mans en 1951, expose sur son stand deux voitures sport ;

---

(27) L'alésage est ici de 73 mm. ; la course de 75 mm.

Prix en France

Un coupé de luxe ..... 1.370.000 frs  
 Un cabriolet décapotable..... 1.560.000 frs  
 Délai : 2 à 3 mois.

Ces voitures sont très surbaissées et aux lignes aérodynamiques très étudiées.

Le moteur est disposé à l'arrière ; il est refroidi **par air** et est doté de deux carburateurs. Voici ces caractéristiques et les performances — relativement remarquables — de ces voitures :

Nombre de cylindres .....	4 opposés 2 à 2
Cylindrée .....	1 l. 089
Puissance effective .....	40 CV à 4.000 tours
Poids de la voiture .....	750 kgs
Vitesse maximum .....	140 km/h.
Consommation .....	8 litres.

\*\*

**RENAULT.**

Le clou du stand Renault est cette année la **Frégate** exposée sur plateforme tournante.

Cette voiture fut présentée au printemps 1951. Elle commence à sortir des usines : les premiers clients ne seront toutefois servis qu'en janvier 1952.

C'est une 11 CV ; 2 litres de cylindrée ; 6 places. Le moteur est revenu à l'avant suivant la formule classique ; il développe 60 CV à 4.000 tours.

Des innovations nombreuses en font une voiture remarquable :

- une ligne aérodynamique moderne et élégante (28) ;
- une logeabilité largement dimensionnée ;

- on y pénètre de plain-pied sur un plancher rigoureusement plat ;
- une visibilité parfaite, avec pare-brise avant bombé sans angle mort ;
- une climatisation été comme hiver ;
- un confort dû à une très bonne suspension, ainsi qu'à une insonorisation qu'on est encore en train de parfaire ;
- des qualités d'économie : consommation de 10 litres, malgré une vitesse maximum de 130 km/h.

Les roues arrières motrices sont indépendantes, solution qui semble rencontrer de plus en plus d'adeptes.

Le prix prévu est de 795.000 francs.

\*\*

Le stand fait d'autre part une large place aux **4 CV** dont la 250.000 vient de sortir et qui est actuellement produite à raison de 425 par jour.

Elle sera dorénavant traitée selon l'un ou l'autre des modèles ci-après, qui se trouvent exposés :

	Prix et délai	
4 CV affaires (moteur normal) .....	381.000 frs	12 mois
4 CV sport toit ouvrant (moteur poussé) .....	459.000 frs	10 mois
4 CV décapotable grand luxe (moteur poussé) (coque livrée pour l'habillement à SAPRAR) .....		6 mois

Les caractéristiques du moteur sont les suivantes :

	Moteur type 1062		Moteur poussé Type R 1063
	Normal	Luxe	
Cylindrée .....	4	4	4
	748 cm <sup>3</sup>	748 cm <sup>3</sup>	748 cm <sup>3</sup>
Compression .....	6,7	7,25	
Puissance effective .....	18 CV	21 CV	35 CV
	à 4.000 tours	à 5.000 tours	à 5.500 tours
Vitesse maximum .....	90 km/h.	100 km/h.	115 km/h.

La 4 CV sera désormais munie de la suspension Grégoire à flexibilité variable. Sa consommation aux allures de rendement optimum gravite autour de 6 litres 1/2.

\*\*

Les voitures de la « série Colorale » apparues en 1950 (Prairie, Savane, etc...) continuent enfin à être produites avec le moteur « 85 ». Ce moteur

(28) Les partisans des lignes fuyantes arrière critiquent cependant la brisure qui subsiste (comme sur l'Aronde, à l'inverse de la Peugeot et de la Grégoire).

est un 4 cylindres 85 x 105, cylindrée 2.383 cm<sup>3</sup>, compression 6, 14 CV fiscaux, 55 CV effectifs à 3.800 tours, vitesse maximum 100 km/h., consommation 13 litres.

\*\*

**ROLUX.**

Cette firme française (de Clermont-Ferrand) présente un roadster 2 places, en deux modèles différant par la cylindrée du moteur (125 cm<sup>3</sup> et 175 cm<sup>3</sup>).

Une seule roue arrière motrice classe cette

voiture comme cyclecar et aucun permis de conduire n'est nécessaire pour le type à cylindrée de 125 cm<sup>3</sup>.

Les moteurs sont à **2 temps** ; ils tournent à 4.000 tours et développent au frein respectivement 4,5 et 6 CV.

Le poids des voitures en ordre de marche n'est que de 160 kgs ; la consommation est de 3 et 4 litres.

Les prix sont respectivement, hausse récente comprise :

- de 225.000 francs en 125 cm<sup>3</sup>,
- de 247.000 francs en 175 cm<sup>3</sup>.

Délai de livraison : environ 3 mois.

Trois cents exemplaires de ces voitures sont déjà sortis depuis l'an dernier.

\*  
\*\*

**Groupe ROOTES.**

Ce groupe anglais comprend les marques :  
SUNBEAM — HUMBER — HILLMAN

Les voitures présentées sont sensiblement les mêmes que l'an dernier :

	Prix port français
Une limousine Humber Pullmann 8 places, 4 portes, 40 CV .....	1.605 £
Une conduite intérieure Humber Hawk, 6 places, 4 portes, 35 CV .....	727 £
Une conduite intérieure Humber Super Snipe, 4 places, 4 portes, 30 CV ....	1.037 £
Deux voitures Hillman Minx :	
Une conduite intérieure 4 places, 4 portes avec l'ancien moteur de 35 CV .....	475 £
Une voiture décapotable 4 places, 2 portes avec nouveau moteur « Plus Power » de 37,5 CV .....	555 £
Une conduite intérieure de sport Sunbeam 90, 4 places, 4 portes .....	882 £
Une voiture décapotable Sunbeam 90, 4 places, 2 portes .....	932 £
Une commerciale Hillman « Rover Van » 35 CV .....	545 £

\*  
\*\*

**ROSENGART.**

Cette marque tend à reprendre sa place sur le marché et expose une 4 CV dite « Ariette » dont les formes de carrosserie ont été spécialement étudiées par la Société Industrielle de l'Ouest Parisien.

La voiture est notamment un peu plus logeable que la 4 CV Renault. Elle est, par contre notablement plus chère. Elle est présentée sous forme :

Prix

- d'un coupé 4 places, 2 portes.. 615.000 frs
- d'un cabriolet 4 places, 2 portes. 675.000 frs
- d'un « Break Vivor » commercial. 582.000 frs

Le moteur « Vivor » est un 4 cylindres de 747 cm<sup>3</sup> de cylindrée ; puissance effective 21 CV à 4.000 tours ; poids de la voiture 720 kgs ; vitesse maximum 90 km/h. ; consommation 6 l. 5.

Ces voitures ne sont appelées à sortir qu'en mars 1952.

La Rosengart sera-t-elle une 4 CV qui saura se limiter à la vitesse maximum de 90 à l'heure ?

Les autres 4 CV montrent un grand désir d'une vitesse toujours accrue : la 4 CV Renault prétend aujourd'hui atteindre 115 km/h. et la 4 CV Panhard (type Junior) aspire à du 135 !

\*  
\*\*

**ROVIN.**

Cette firme sort actuellement environ 30 voiturettes par mois, toutes du même type décapotables.

C'est une 3 CV à moteur arrière, de 465 cm<sup>3</sup> de cylindrée, dont la vitesse plafonne à 85 km/h. Sa consommation est de 5 litres.

Le prix est de 327.000 francs ; le délai de livraison de deux mois.

\*  
\*\*

**SALMSON.**

Cette firme présente, outre son ancien type de voiture de 10 CV, une nouvelle voiture G-72 dite « Randonnée » de 13 CV fiscaux.

Cette nouvelle voiture est présentée :

Prix

- en berline 4/5 places, 4 portes. 1.480.000 frs
- en cabriolet 4 places, 2 portes. 1.850.000 frs

Le délai de livraison est de deux mois.

La nouvelle voiture, aux lignes allongées, connaît déjà le plus grand succès ; on a recherché l'allègement maximum par l'emploi, dans la mécanique et notamment dans le moteur, d'alliages spéciaux ayant fait leurs preuves dans les moteurs d'avions ; le duralumin a été utilisé dans la carrosserie.

Boîte électromagnétique COTAL.

Le moteur est un 4 cylindres à double arbre à cames en tête, réalisant une commande silencieuse des soupapes.

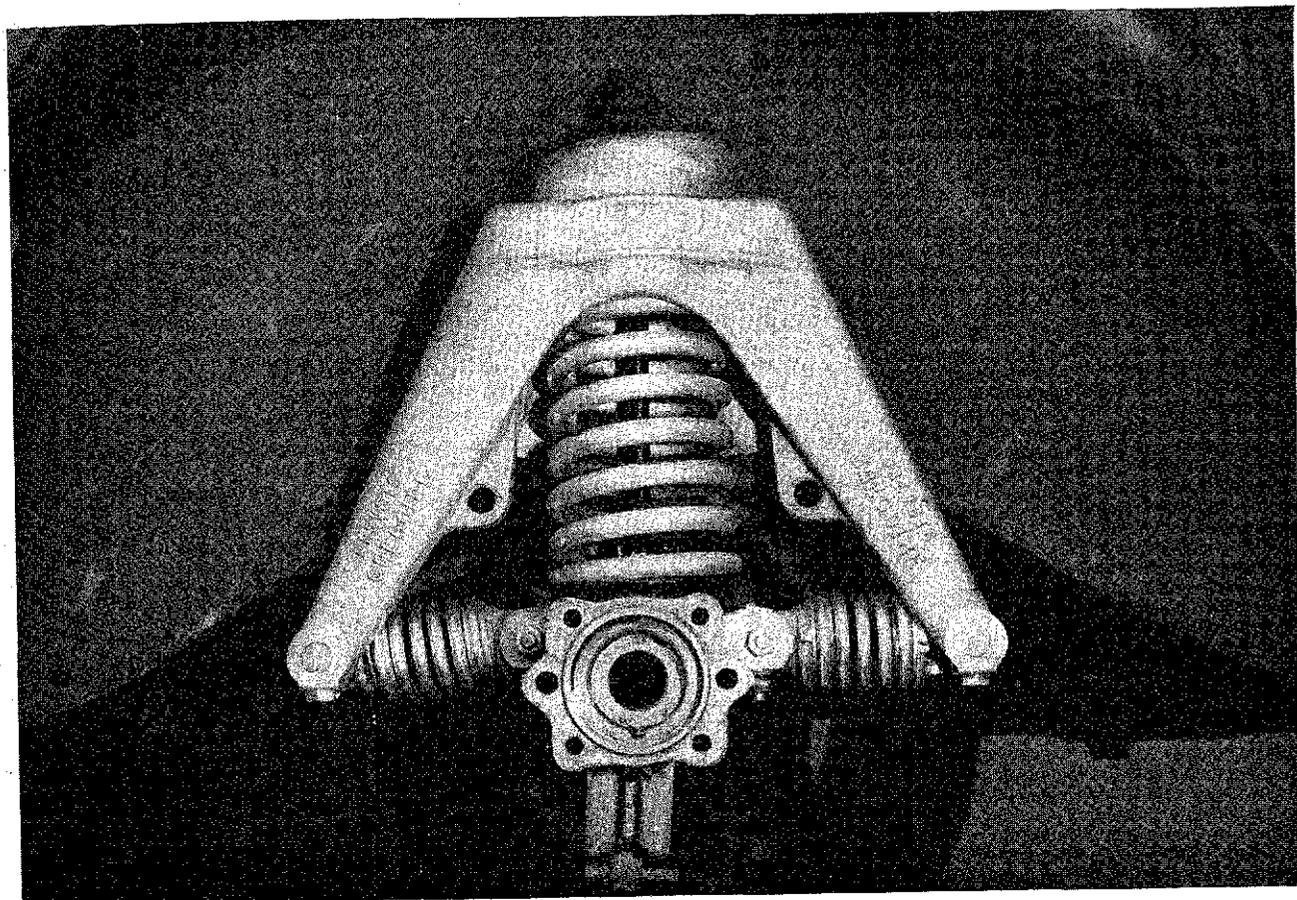
Cylindrée 2 l. 2 ; puissance effective 70 CV à 3.000 tours ; vitesse maximum 130 kms à l'heure ; consommation 13 litres.

\*  
\*\*

**SIMCA.**

La firme de Nanterre présente sur son stand la nouvelle voiture « Aronde » ou Simca 9 (29), sur plateforme tournante.

(29) Elle ne se dénomme Simca 9 que parce qu'elle vient après la Simca 8.



Suspension GRÉGOIRE. Adaptation à la 4 CV RENAULT



Voiture Grand Sport D.B. (DEUTSCH-BONNET) Moteur DYNA

Cette voiture fut présentée au public et lancée dès l'été 1951.

C'est une quatre places de 7 CV fiscaux. Elle n'est produite actuellement qu'en conduite intérieure. Les 4 places sont très confortables et spacieuses ; les portes se ferment toutes vers l'arrière. La carcasse est du type monocoque, la ligne entièrement moderne (30) avec pare-brise bombé de grande dimension.

La voiture a, d'autre part, été étudiée pour être silencieuse et exempte de vibrations (équilibrage du vilebrequin à contrepoids, pot d'échappement spécial, etc...).

Le moteur est de mêmes dimensions que celui de la Simca 8 : 4 cylindres ; cylindrée 1.221 cm<sup>3</sup> ; compression 6,7 ; puissance effective 45 CV à 4.400 tours ; poids 870 kgs ; vitesse maximum 120 km/h. ; consommation 9 litres.

Le prix envisagé est de 725.000 francs.

Le délai de livraison de 12 mois.

\*  
\*\*

Le stand Simca présente en outre deux versions de sa voiture actuelle Simca 8 Sport dont les lignes demeurent particulièrement fines :

	Prix	et	Délai
Un coupé sport, 2 places, 2 portes .....	1.190.000 frs		1 mois
Un cabriolet décapotable, 2 places, 2 portes .....	1.240.000 frs		3 mois

La Simca 8 sport doit continuer à être construite à l'exclusion de la Simca 8 type 1200. Son moteur de 1.221 cm<sup>3</sup> de cylindrée atteint, avec une

(30) Le profil de l'arrière présente une cassure comme la FRÉGATE RENAULT à l'inverse de la forme fuyante de la PEUGEOT 203 ou de la HOTCHKISS GRÉGOIRE.

compression de 7,8 la puissance de 50 CV et permet à la voiture une vitesse maximum de 135 kms à l'heure, la consommation n'étant que de 10 litres.

\*  
\*\*

### TALBOT.

Cette firme, spécialiste des voitures rapides de qualité, continue la fabrication de ses deux types :

LAGO RECORD, 26 CV fiscaux (6 cylindres),  
LAGO BABY, 15 CV fiscaux (en 4 ou en 6 cylindres).

Sur le stand se trouvent présentés :

Deux modèles type Lago Record 1952 grand sport :

Une conduite intérieure toit ouvrant, 5 places, 4 portes .....	1.900.000 frs
Un coupé 2 places, 2 portes carrossé spécialement par le grand carrossier italien Farina.....	4.500.000 frs

Trois modèles type Lago Baby :

Une conduite intérieure normale, 5 places, châssis court (moteur 4 cylindres) .....	1.350.000 frs
Deux conduites intérieures luxe, 5 places, châssis long, 4 cylind. 6 cylind.	1.500.000 frs 1.650.000 frs

Les modèles Lago Record grand sport sont nouveaux.

Pour la Lago Baby, la firme avait également envisagé une ligne nouvelle. Cependant à la suite d'une enquête menée auprès de ses clients qui préféraient l'ancienne ligne, qu'ils considéraient comme « ligne typiquement française », il a été renoncé à ce changement.

Les caractéristiques des moteurs sont rappelées ci-après :

	Lago Baby 4 cyl.	Lago Baby 6 cyl.	Lago Record 1952 6 cyl.	Lago Grand Sport 6 cyl.
Cylindrée .....	2 l. 700	2 l. 690	4 l. 482	4 l. 482
Compression .....	7	7	6,5	7,5
Puissance fiscale..	15 CV	15 CV	26 CV	26 CV
Puissance effective.	120 CV à 4.400 tours	120 CV à 4.400 tours	170 CV à 4.200 tours	195 CV à 4.000 tours
Vitesse maximum.	150 km/h.	150 km/h.	170 km/h.	200 km/h.
Consommation ...	13 lit.	13 lit.	19 lit.	19 lit.

\*  
\*\*

### VOLKSWAGEN.

Cette firme allemande expose plusieurs voitures, toutes munies du même moteur :

	Prix en France
— berline 4 places, 2 portes.....	576.000 frs
— toit ouvrant 4 places, 2 portes.	600.000 frs
— cabriolet décapotable, 4 places, 2 portes .....	750.000 frs

Prix en France

— petit car, 9 places .....	800.000 frs
— camionnette 800 kgs .....	670.000 frs

Le moteur est disposé à l'arrière. C'est un moteur nouveau à 4 cylindres horizontaux opposés, cylindrée 1 l. 131 ; compression 5,8 ; puissance effective 24 CV à 3.000 tours ; consommation 7 l. 1/2.

La vitesse maximum est de 100 km/h.

## La situation des cadres de l'Administration comparée à l'évolution du coût de la vie et à la situation des autres secteurs

Le Comité du P.C.M. a jugé opportun de publier la note ci-après, établie en juillet dernier par la Fédération des Cadres Fonctionnaires, affiliée à la Confédération Générale des Cadres.

Les récentes décisions gouvernementales, relatives à la revalorisation des traitements, ne réduisent pas l'intérêt de cette étude, qui rassemble des renseignements nombreux et fait le point de la situation des Cadres Fonctionnaires.

### I

**Comparaison entre l'évolution du coût de la vie et l'augmentation des rémunérations prévues dans les différents secteurs depuis janvier 1948, date de l'adoption du « reclassement » de la Fonction Publique.**

#### 1° Coût de la vie.

Indice des prix des 34 articles à Paris (Bulletin mensuel de la statistique de l'I.N.S.E.E.).

Janvier 1948.....	1.414
Mai 1951 .....	2.291

**Augmentation : 62 %.**

#### 2° Rémunération minima prescrite par le Gouvernement en faveur du secteur privé.

Janvier 1948 : salaire horaire minimum du manoeuvre ordinaire de la métallurgie parisienne (arrêté du 31-12-1947) : 52 fr. 50.

Salaire minimum interprofessionnel garanti à l'heure actuelle à Paris (décret du 24 mars 1951) : 87 francs.

**Augmentation : 65,70 %.**

(compte non tenu de la prime de transport).

#### 3° Fonction Publique.

##### a) Rémunération minima.

— **Zone d'abattement maximum :**

Janvier 1948 : traitement de base prévu de 114.500 frs arrondi à 115.000 francs.

Actuellement (décrets des 24 mai et 2 juillet 1951) : traitement de base inchangé, complément provisoire de traitement de 27.000 frs, indemnité de résidence de 25.320 frs et allocation complémentaire de résidence de 15.000 frs, soit un total de 182.320 francs.

**Augmentation : 58,50 %.**

— **A Paris :** (avec le taux maximum de l'indemnité de résidence et sans la prime de transports) :

Janvier 1948.....	138.300 frs
Actuellement ....	209.700 frs

**Augmentation : 52 %.**

##### b) Rémunération prévue pour le sommet de la grille (indice 800 net ou 11,68 brut).

— **Zone d'abattement maximum :**

Janvier 1948 : traitement prévu de 114.500 × 11,68 = 1.338.000. Actuellement : traitement inchangé de 1.338.000 frs, complément provisoire de traitement de 66.000 frs et indemnité de résidence, soit un total de 1.480.000 francs.

**Augmentation : 10 %.**

— **A Paris :** (avec le taux maximum de l'indemnité de résidence) :

Janvier 1948, montant prévu de	1.410.000 frs
Actuellement .....	1.544.000 frs

**Augmentation : 9,5 %.**

II

**Comparaison entre les rémunérations allouées actuellement aux deux extrémités de la grille de la Fonction Publique (montant mensuel, pour un célibataire à Paris, compte tenu des indemnités générales allouées aux différentes personnes situées à un même indice).**

(L'indice 800 correspond à : sommet de Directeur Général de Ministère, de Professeur à la Sorbonne, de Général de Division, de Vice-Amiral, de Directeur des Etudes de l'Ecole Polytechnique...)

	Indice 100	Indice 800
Traitement brut de base (le traitement annuel étant arrondi au millier de francs)	115.000 — = 9.583 12	1.338.000 — = 111.500 12
Complément provisoire de traitement (24 mai 1951)	2.250	5.500
Indemnité de résidence	4.395	11.677
Allocation complémentaire de résidence (24 mai 1951)	1.250	0
Prime de transports	800	la plupart n'y ont pas droit.
<b>Total brut mensuel</b>	<b>18.278</b>	<b>128.677</b>
Retenue pour pension	— 710	— 7.020
Cotisation Sécurité Sociale	— 207	— 472
<b>Total perçu effectivement chaque mois</b>	<b>17.361</b>	<b>121.185</b>
Surtaxe progressive (1/12 <sup>e</sup> de son montant annuel actuel)	324	23.133
<b>Reste net par mois</b>	<b>17.037</b>	<b>98.052</b>

**Conséquence.**

L'ouverture réelle de l'éventail, qui était, au début de 1950, de 1 à 0,07 en brut et 5,80 en net et, au début de 1951, de 1 à 7,53 en brut et 6,08 en net a été ramenée par les décrets du 24 mai et du 9 juillet 1951 à **7,04 en brut** et **5,75 en net** (au lieu de l'écart prévu de 11,68 en brut et 8 en net), ce qui ne correspond pas précisément à la notion de « reclassement ».

III

**Evolution des traitements de base annuels de différentes catégories de fonctionnaires depuis 1913.**

1°) **Base des rapports adoptés :**

— Indice monétaire théorique, résultant des cours officiels :

en 1913, 1 franc germinal titrait 290 mmg. 331 d'or fin ;

en 1950, 350 francs = 1 \$ au marché libre officiel ; or 1 \$ titre 0 gr. 888 d'or fin.

888

D'où : 1 franc de 1951 titre — mmg. soit environ 3 mmg. 537.

Coefficient de baisse de valeur : de 1 à 115.

— Indice monétaire pratique :

en 1951, le prix effectif du lingot d'or est approximativement de 500.000 francs le kg (cours du 11 juillet 1951), soit 1 franc pour 2 mmg.

Coefficient de baisse de valeur du franc : de 1 à 145.

— Indice économique pratique, résultant de l'indice de 34 articles :

En avril 1951, indice 15.530 environ par rapport à 100 en 1914.

Prenons comme moyenne raisonnable le coefficient 135 par rapport à 1913 et 21 par rapport à 1939.

2°) **Montant comparé des traitements.**

GRADES	1913		1938		Traitement actuel y compris le complément provisoire
	Montant alloué	Valeur approximative actuelle	Montant alloué	Valeur approximative actuelle	
Gardien de bureau .....	1.000 (1)	135.000	9.000 (1)	189.000	155.000
Instituteur stagiaire (début) .....	Frs or 1.200 (1)	162.000	10.500	220.000	263.000
Instituteur hors classe (max.) .....	2.350 (1)	317.250	23.000 (1)	483.000	556.000
Sous-Chef de bureau de Ministère hors cl. (max.) (désormais adm. civil de 3° cl. au sommet) .....	7.000 (1)	945.000	42.000 (1)	882.000	643.000
Président de Trib. de 1 <sup>re</sup> instance (max.) .....	10.000	1.350.000	58.000	1.218.000	1.066.000
Chef de Bureau de Ministère hors cl. (max.) (désormais adm. civil de 2° cl. au sommet) .....	12.000 (1)	1.620.000	60.000 (1)	1.260.000	808.000
Sous-Directeur de Ministère (max.) .....	15.000 (1)	2.025.000	80.000 (1)	1.680.000	1.107.000
Professeur de Fac. de Paris (Sorbonne) (max.)	15.000	2.025.000	90.000	1.890.000	1.404.000
Conseiller d'Etat .....	16.000	2.160.000	100.000	2.100.000	1.364.000
Cons. Cour de Cassation..	18.000	2.430.000	100.000	2.100.000	1.364.000
Directeur Général de Ministère (max.) .....	25.000 (1)	3.375.000	125.000 (1)	2.625.000	1.404.000

(1) Inventaire de la situation financière au 1<sup>er</sup> novembre 1949, établi par le Ministère des Finances, p. 60.

De plus, les traitements de 1913 étaient entièrement nets d'impôts.

3°) **Conséquences : diminution relativement considérable du niveau de vie des cadres supérieurs**, puisque les coefficients d'augmentation des traitements sont respectivement les suivants :

	Par rapport 1913	Par rapport 1938
Instituteur stagiaire ....	219	25
Instituteur hors classe..	236	24
Conseiller d'Etat .....	65	13,64
Directeur Général de Ministère .....	56	11

Ainsi, le **Directeur Général de Ministère qui, en 1913, avait un traitement égal à plus de 5 fois ceux réunis d'un ménage d'instituteurs au sommet de cette dernière carrière, n'a plus guère, à l'heure actuelle, qu'un traitement dépassant à peine la rémunération de ce même ménage.**

IV

**Comparaison de la situation actuelle des cadres fonctionnaires avec la situation des personnes des autres secteurs.**

1°) **Secteur privé : Métallurgie.**

a) en janvier 1948, la base légale intégralement hiérarchisée était (arrêté du 31-12-47) de 38 francs par heure (soit 6.590 francs par mois correspondant à une semaine de 40 heures) et il s'y ajoutait une prime uniforme de 10 francs par heure (soit 4.730 francs par mois).

Il en résultait les salaires minima suivants pour les cadres (d'après les indices fixés par l'arrêté Parodi du 22-9-1945) pour une durée de travail de 45 heures, compte tenu de la majoration de 25 % applicable dans le secteur privé à partir de 40 heures.

— indice brut 330 (position II : début d'un Ingénieur de calculs, de technicité générale, ou d'un Ingénieur spécialisé dans les recherches) :

27.200 francs par mois.

— indice brut 400 (position III A : Ingénieur confirmé ; chef d'atelier principal de fabrication).

32.500 francs par mois.

— indice brut 600 (position III B : chef de comptabilité industrielle, Ingénieur ou Cadre supérieur sous les ordres du Chef du Département d'Etudes ou du Chef de fabrication) :

47.800 francs par mois.

b) **Actuellement, l'accord de salaire des Ingénieurs et Cadres de la métallurgie parisienne**, du 16 avril 1951, ayant fixé comme base de salaire minima intégralement hiérarchisée, 50.000 frs

pour 40 heures en faveur du cadre d'ancien indice 330 (début position II), les chiffres mensuels sont les suivants pour 45 heures par rapport aux indices correspondants de la Fonction Publique.

<b>Métallurgie parisienne</b>			<b>Fonctionnaires à Paris</b>	
Indices hiérarchiques bruts et appellations correspondantes.	Salaire minima		Indices nets correspondant aux indices bruts 330, 400, 600 et 800 et grades correspondants	Traitements annuels (y compris l'indemnité de résidence pour Paris)
	mensuels	annuels		
330 (Ingénieur de recherche)	57.700	692.000	272 (Professeur licencié ou certifié lieutenant, Inspecteur adjoint de l'enregistrement)	494.000
400 (Ingénieur confirmé, chef d'atelier principal)	69.400	832.000	320 (Auditeur 2 <sup>e</sup> cl. au Conseil d'Etat ou à la Cour des Comptes, substitut de Tribunal de 1 <sup>re</sup> instance, adm. civil de 3 <sup>e</sup> classe, correspondant à l'ancien sous-chef de bureau de Minist., professeur agrégé enseignement 2 <sup>e</sup> degré, Ing. 3 <sup>e</sup> cl. des Ponts et Chaussées, Capitaine)	584.000
600 (Chef de comptabilité industrielle, Ingénieur sous les ordres du Chef de fabrication...)	104.000	1.248.000	459 (Procureur de la République ou Président de Tribunal de 1 <sup>re</sup> Instance, Direct. départ. du travail, adm. civil de 2 <sup>e</sup> cl. correspondant à l'ancien chef de bureau de Ministère)	842.000
800 (Ingénieur ou Cadre supérieur : minimum)	136.800	1.665.000	579 (Maître des requêtes au Cons. d'Etat ; cons. référendaire à la Cour des Comptes ; maître de conférences à la Sorbonne ; sous-directeur de Minist. ; Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, des Mines ou des P.T.T., Colonel)	1.091.000

**Pour la métallurgie, ce tableau ne tient compte que du salaire minimum mensuel prévu par l'accord du 16 avril 1951 et non du 13<sup>e</sup> mois, d'application cependant largement étendue dans le secteur privé, ni des salaires effectifs sensiblement supérieurs aux minima théoriques ci-dessus ; de nombreux Ingénieurs en Chef dépassent, par exemple, en fait, 150.000 francs par mois, soit 1.800.000 francs par an dans ce secteur. En ce qui concerne les positions supérieures à l'indice brut 800 dans la métallurgie aucun barème ne figure dans les accords collectifs de salaires ; la rémunération de ces emplois peut dépasser considérablement les chiffres ci-dessus suivant les**

entreprises et la valeur des intéressés et comprend souvent une participation aux bénéfices ou au chiffre d'affaires.

Signalons enfin, qu'il existe désormais dans le secteur privé une retraite prévue officiellement, la possibilité de continuer à percevoir le salaire en cas de maladie ou de congé, toutes facilités, qui, il y a encore quelques années, ne se trouvaient guère en dehors de l'Administration.

2°) **Secteur nationalisé.** — Sommes perçues en espèces, compte non tenu des différents avantages accessoires en nature existant dans les entreprises de ce secteur.

a) **Rémunération pendant le service actif des intéressés.**

A la différence du secteur privé, les rémunérations des postes dirigeants sont, dans le secteur nationalisé, comme dans l'Administration, l'objet de barème précis.

— Salaires annuels pratiqués au Gaz et à l'Electricité de France (à la suite des deux protocoles intervenus le 24 mars 1951 entre les organisations syndicales et les Directions générales) ;

Echelle 15 :  
Ingénieur adjoint  
(sorti de Grande  
Ecole) ..... 579.300 frs à 806.000 frs

Echelle 19 :  
Ingénieur en Chef... 1.140.000 frs à 1.668.000 frs

Echelle 20 :  
Directeur 1<sup>er</sup> échelon  
(plus de 150 pers). maximum à 2.008.000 frs  
Chef de Service .... 2.200.000 frs  
Directeur (d'un grand  
service) ..... 2.700.000 frs

Ces chiffres s'appliquant à un célibataire à Paris et comprenant le 13<sup>e</sup> mois, qui est officiel, et la majoration résidentielle de 25 % qui est également officielle et qui correspond, en sens inverse, à l'abattement de zone du secteur privé, est intégralement hiérarchisée.

S. N. C. F.

Les montants sont du même ordre si l'on tient compte des primes générales allouées aux différentes personnes d'un même indice et notamment de la prime de fin d'année (qui majore en moyenne de plus d'un tiers les traitements correspondant à ces catégories ; ainsi l'échelle M (directeur de région et directeur de service central, soit près d'une quinzaine de personnes) arrive à dépasser actuellement 2.700.000 francs.

— Dans les Etablissements bancaires, il existe un 13<sup>e</sup> mois complété par d'importantes participations aux bénéfices ainsi qu'il est d'ailleurs normal ; la situation des cadres dirigeants n'est, en conséquence, aucunement inférieure à celles des personnes correspondantes des organismes ci-dessus.

b) **Ouverture de l'éventail.**

— **Régie Autonome des Transports Parisiens**  
(R.A.T.P.).

Dès 1948 et à la suite du décret du 2-11-48 déterminant le « personnel de direction » : coefficient atteignant **1.450** pour les Directeurs.

— **Electricité et Gaz de France :**

L'ouverture de l'éventail prévue par les deux protocoles en date du 24 mars 1951 va de 1 à **1.305** (dont 45 % au titre de majorations d'ancienneté, qui n'ont pas d'analogue dans la Fonction Publique, près d'une cinquantaine de personnes, classées « hors échelle », restant, par ailleurs, en dehors de cette grille).

— **S.N.C.F.**

L'ouverture de l'éventail prévue atteint le coefficient 1.500 à l'échelle M (Directeur de région).

c) **Retraite.**

A cette différence de situation durant l'activité, s'ajoute une autre différence dans le même sens après la cessation de service des intéressés puisque le régime de retraites de l'Administration est désormais **sensiblement dépassé dans la plupart des entreprises nationalisées** : le maximum annuel de la retraite attribuée au personnel supérieur de la S.N.C.F. et de l'Electricité arrivait au mois de mars dernier à dépasser respectivement 1.250.000 et 900.000 francs alors que ce maximum était resté à 708.000 francs dans la Fonction Publique où, bien que la retenue prélevée par l'Etat soit intégralement proportionnelle au traitement d'activité, un abattement a été imposé au traitement considéré pour la liquidation de la pension (au-delà de 549.600 francs, traitement compté seulement pour moitié).

3°) **Organisme internationaux fonctionnant en France :**

Traitements de base annuels à l'organisation européenne de coopération économique (C.E.C.B.)

Début d'un Administrateur (adm. 3 <sup>e</sup> cl.)...	814.000 frs
Administrateur principal .....	1.197.000 à 1.575.000 frs
Chef de Service ou de division .....	1.700.000 à 2.200.000 frs
Directeur .....	2.400.000 à 2.650.000 frs

Ces chiffres ne comprenant pas les avantages accessoires et indemnités diverses (de résidence, etc...).

4°) **Niveau de vie des Cadres de l'Administration comparé au niveau de vie des autres secteurs :**

Extraits d'une enquête effectuée fin 1948 par l'Institut National d'Etudes démographiques (Revue « Population », n° 3 de juillet-septembre 1950), d'après différents signes extérieurs de niveau de vie.

	Possèdent une Propriété	Possèdent une Automobile	Disposent d'une aide domestique	Ont le Téléphone	Rang Moyen
Industriels .....	84 %	82 %	67 %	87 %	1
Professions libérales ..	57 %	56 %	46 %	75 %	2
Commerçants .....	59 %	52 %	25 %	45 %	3
Cultivateurs exploitants.	75 %	31 %	39 %	14 %	4
Cadres industriels et commerciaux .....	47 %	26 %	21 %	30 %	5
<b>Fonction. supérieurs ..</b>	<b>33 %</b>	<b>25 %</b>	<b>25 %</b>	<b>34 %</b>	<b>6</b>
Fonction. subalternes ..	32 %	16 %	12 %	9 %	7
Employés .....	31 %	5 %	2 %	6 %	8

Catégories	Disposent à la fois d'une propriété, d'une automobile, d'une aide domestique et du téléph.	Disposent à la fois d'une automobile, d'une aide domestique et du téléphone (propriété exclue)
Industriels .....	52 %	60 %
Professions libérales .....	25 %	40 %
Commerçants .....	15 %	18 %
Cultivateurs exploitants ....	8 %	9 %
Cadres du secteur privé ....	5 %	6 %
<b>Fonctionnaires supérieurs....</b>	<b>1 %</b>	<b>2 %</b>

V

1°) **Grande-Bretagne.**

L'éventail hiérarchique commence à 150 £ de traitement annuel.

Un « Under Secretary », correspondant approximativement à un Directeur de Ministère au minimum avait, dès 1950, un traitement de 2.500 £ soit près de **2 millions et demi** de francs ; et un « Deputy Secretary » correspondant approximativement à un Directeur Général de Ministère au maximum n'était pas loin, dès cette époque, de 3.500 £ soit près de **3 millions et demi** de francs.

2°) **U.R.S.S.**

(D'après l'ouvrage de Bettelheim sur « L'Economie soviétique ») :

Mancœuvre ..... 400 roubles

Instituteur ..... 700 roubles  
 Directeur d'usine .. 2.000 à 6.000 roubles  
 Titulaire de chaire  
 (Université) .... 6.000 roubles  
 Académicien ..... 10.000 à 15.000 roubles  
 d'où il résulte un éventail assez largement ouvert.

3°) **Suisse.**

Le haut de l'échelle correspondant à un traitement de 25.000 francs suisses, soit sensiblement plus de 2 millions de francs français.

VI

**Nombre et répartition des fonctionnaires et conséquences qui en découlent par rapport aux autres secteurs.**

1°) **Répartition des fonctionnaires par indices :**

Indices	Pourcentage des fonctionnaires	Indices	Pourcentage des fonctionnaires
de 100 à 109	0,08 %	de 296 à 320	9,55 %
de 110 à 129	0,93 %	de 321 à 360	11,24 %
de 130 à 145	5,66 %	de 361 à 410	5,02 %
de 146 à 160	9,16 %	de 411 à 460	3,26 %
de 161 à 184	12,42 %	de 461 à 510	1,83 %
de 185 à 209	9,49 %	de 511 à 575	0,83 %
de 210 à 224	6,24 %	de 576 à 630	0,67 %
de 225 à 240	6,47 %	de 631 à 750	0,31 %
de 241 à 255	3,99 %	de 751 à 800	0,06 %
de 256 à 270	5,78 %	hors échelle	0,02 %
de 271 à 295	7,03 %		

2°) **Nombre des fonctionnaires comparative-  
ment au nombre du personnel des autres sec-  
teurs.**

— Fonctionnaires : environ 960.000 agents des services civils dont (200.000 aux P.T.T., 243.000 à l'Education Nationale, 67.000 aux Travaux Publics et Transports) et 245.000 militaires.

— **Secteur nationalisé :**

S.N.C.F. environ .....	450.000 agents
Houillères nationales ....	340.000 agents
Electricité et Gaz .....	110.000 agents
R. A. T. P. ....	25.000 agents

auxquels il y a lieu d'ajouter les Sociétés Nationales de Construction Aéronautiques, la Régie Renault..., **soit un nombre total d'agents du même ordre de grandeur que celui des fonctionnaires.**

— **Secteur privé :**

Environ 10 millions de salariés, dont approximativement 3% d'Ingénieurs et Cadres et près de 10% d'Agents de maîtrise.

3°) **Conséquence.**

Dans la mesure où le travail réalisé est effectivement utile pour l'ensemble de la collectivité et correspond à des tâches nécessaires, les rémunérations des fonctionnaires **ne constituent nul-**

**lement** sur les prix de revient et sur l'économie générale du pays **une charge plus lourde que les rémunérations des salariés des autres secteurs ; et un écrasement de la hiérarchie dans la Fonction Publique ne procure que des économies relativement faibles**, puisque plus de 67% des fonctionnaires sont situés au-dessous de l'indice 300 et seulement 12% au-dessus de l'indice 360 (dont 1,89% au-dessus de l'indice 510).

Par ailleurs, si la charge fiscale a notablement augmenté depuis 1938, la raison n'en est aucunement l'accroissement des dépenses administratives proprement dites, mais le développement considérable du rôle de l'Etat et des fonctions assurées directement par lui (reconstruction, subventions diverses, dépenses d'assistance, financement d'investissements..) quant au coût net des services civils de l'Etat (justice, sécurité, enseignement, voies et communications...) il n'atteint pas pour 1951 (déclaration de M. Edgard **Faure du 17 mai 1951**) 6% du revenu national brut (évalué à plus de 10.000 milliards de francs) contre 10,50% en 1938 (dépenses de fonctionnement de 46 milliards pour un revenu national brut, au prix du marché, de 437 milliards) alors que l'extension des attributions de l'Etat a par contre entraîné un accroissement du nombre de ses agents.

Juillet 1951.

---

## PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

### *Séance du Mardi 2 Octobre 1951*

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mardi 2 octobre 1951, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

~ Etaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud**, **Daval** et **Lambert**, Vice-Présidents, **Prot**, Trésorier, **Agard**, **Brandeis**, **Cassard**, **Cor**, **Courbon**, **Curet**, **Damian**, **Gueydon de Dives**, **Pavaux**, **Pelissonnier**, **Thiébaud** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Coquand**, **Dorche**, **Gauthier**, **Lamouroux**, **Michel Legrand**, **Leprince-Ringuet**, **Montjoie**, **Renoux** et **Emile Schneider**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Bonitzer**, **Brunot**, **Fontaine** et **Martin**.

La séance est ouverte à 9 heures 20. M. **Brandeis** remplit les fonctions de Secrétaire.

1°) **Adoption du P.V. de la précédente séance.**

Le Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 21 août 1951.

2°) **Remise à M. René Roy de son épée d'Académicien.**

M. **Buteau** expose les raisons pour lesquelles la date du mardi 23 octobre 1951 à 16 heures 30 a été choisie pour la réception organisée pour la remise à M. René **Roy** de son épée d'Académicien et annonce que M. le Ministre des Travaux Publics a bien voulu accepter de présider cette réception. Il souhaite que le plus grand nombre de Camarades prennent part à cette manifestation.

3°) **Recouvrement des cotisations.**

M. **Prot** rappelle que, au 31 juillet dernier, il n'avait été encaissée que 30% du montant des cotisations dues au titre de l'Exercice 1951, bien que ces cotisations soient exigibles dans le 1<sup>er</sup> trimestre de l'année ; à la suite de la décision prise à ce sujet par le Comité le 21 août dernier, un appel a été inséré dans le N° de septembre 1951 du Bulletin du P.C.M., pour hâter la rentrée des cotisations : cet appel n'a produit qu'une rentrée

de 150.385 francs, en sorte qu'il reste encore dû plus de 400.000 francs à la Caisse du P.C.M., dont la trésorerie continue ainsi à être gênée. Le travail d'envoi de lettres individuelles de rappel est en cours d'exécution, pour demander le paiement des cotisations dûes avec une majoration de 10 % pour couvrir les frais de ce rappel. Il sera procédé, après cette tentative, au recouvrement postal, avec majoration de 20 %, des cotisations dont le paiement n'aura pas été obtenu.

M. **Prot** donne ensuite quelques indications sur les conditions dans lesquelles la composition du portefeuille du P.C.M. pourrait être améliorée, par l'élimination de certaines valeurs devenues sans intérêt. Le Comité invite M. **Prot** à poursuivre la mise au point de cette question.

#### 4°) **Elections au Conseil d'Enquête des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.**

M. **Buteau** expose les conditions dans lesquelles l'Administration Centrale lui a demandé, fin août dernier, de provoquer, dans un délai très court, les candidatures nécessaires pour le renouvellement des représentants des Ingénieurs au Conseil d'Enquête, les pouvoirs des représentants désignés en 1946 étant expirés ; il indique que, dans ces circonstances, il a dû se borner à des consultations restreintes, tout en s'efforçant de présenter des candidats représentant bien les diverses situations des Camarades. Il signale les observations formulées à propos de ces élections par M. **Bouzoud** et qui sont appuyées par MM. **Brunot** et **Bonitzer**, celui-ci préconisant la démission des représentants nouveaux au lendemain de la première réunion du Conseil d'Enquête. M. **Pelissonnier** souligne que cette question est liée à celle de la création de la Commission Administrative Paritaire des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et le Comité décide de joindre les deux questions.

#### 5°) **Commission Administrative Paritaire des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.**

Un arrêt récent du Conseil d'Etat, qui vient de rejeter le pourvoi formulé par un Ingénieur déplacé d'office sans être passé devant le Conseil d'Enquête, remet cette question à l'ordre du jour.

M. **Brunot** commente le rapport qu'il a présenté sur ce sujet à l'Equipe Personnel et dont celle-ci a adopté les conclusions tendant à ce que :

— a) la Commission Administrative Paritaire soit constituée au plus tôt, sans attendre l'approbation définitive du Statut ;

— b) l'avis de celle-ci soit sollicité en matière de sanctions, au sens de l'article 61 de la loi du 19 octobre 1946 et conformément aux articles 64 et 65 de ladite loi.

Si ce désir, bien que légitime, n'était pas admis, l'Equipe Personnel pense qu'il serait, au minimum, indispensable d'obtenir que le déplacement d'office ne fût prononcé par le Ministre que dans les conditions prévues pour les sanctions disciplinaires, le déplacement d'office constituant, du fait de la conjoncture actuelle, une sanction plus grave que le blâme ou même l'abaissement de classe, ainsi que l'a reconnu la loi du 19 octobre 1946.

Le Comité adopte l'avis de l'Equipe Personnel sur cette question.

#### 6°) **Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.**

M. **Buteau** fait connaître que, depuis juillet dernier, le projet de Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées n'a pas avancé ; la période des vacances et le changement de Gouvernement n'ont pas permis de prendre de nouveaux contacts avec la Direction de la Fonction Publique ; au surplus, il apparaît utile de préciser la position commune à adopter par le P.C.M. et les Syndicats sur cette importante question. Il signale, en outre, le décret du 5 juillet 1951, portant Statut particulier des Ingénieurs des Télécommunications, dont les dispositions donnent des arguments en faveur de la répartition proposée des Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées dans les différentes classes.

M. **Bonitzer** propose de publier des graphiques comparatifs des déroulements des carrières normales dans divers Corps Techniques : le Comité reconnaît l'intérêt de cette suggestion.

#### 7°) **Situation des Ingénieurs Issus de l'Examen Professionnel.**

M. **Pelissonnier** donne les résultats de l'examen, par l'Equipe Personnel, d'une réclamation d'un Ingénieur issu de l'Examen Professionnel observant que, après une carrière rapide d'Ingénieur des T.P.E., il va séjourner très longtemps au même indice de traitement.

L'Equipe propose de répondre à l'intéressé que le Comité du P.C.M., d'une part, le Comité Technique Paritaire, d'autre part, ont proposé, dès juillet 1949, l'insertion dans le Statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées d'un article portant dérogation à l'article 52 de la loi du 19 octobre 1946 et permettant la nomination des Ingénieurs des Ponts et Chaussées issus de l'examen professionnel à une classe et à un échelon leur assurant un traitement au moins équivalent à celui qu'ils percevaient dans leur ancien grade.

Le Comité décide de répondre en ce sens à l'intéressé étant entendu que cette question sera reprise pour les conditions de passage du grade d'Ingénieur au grade d'Ingénieur en Chef.

### 8°) Versement du capital décès.

A la suite d'une réclamation reçue d'un membre du P.C.M., M. **Martin** rappelle que le versement d'un capital décès n'est dû que pour les fonctionnaires décédés avant l'âge de 60 ans. Il indique que le Ministère des Travaux Publics avait demandé, à l'occasion d'un cas d'espèce, la suppression de cette limite d'âge et l'attribution du capital décès aux ayants-droit de tout fonctionnaire décédé en activité de service. Mais l'Administration des Finances a justifié cette limite par le fait que, à 60 ans, un fonctionnaire n'a plus en règle générale d'enfants à charge. Tenant compte des répercussions financières de mesures plus libérales, notamment en ce qui concerne le taux des cotisations de sécurité sociale, l'Equipe Personnel propose de solliciter le bénéfice du capital décès dans le cas où le fonctionnaire, âgé de plus de 60 ans et en activité au moment de son décès, laisserait au moins un enfant à charge ; accessoirement, elle propose la révision des majorations accordées en faveur des enfants des fonctionnaires, décédés avant 60 ans, qui n'ont pas été revalorisées depuis 1947 ; enfin, elle suggère, la question intéressant l'ensemble des fonctionnaires, de demander aux Syndicats des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de sonder les Centrales Syndicales sur l'opportunité d'une intervention près du Ministère des Finances, dans le sens des observations précédentes. Le Comité adopte cette proposition.

### 9°) Tableau d'avancement.

M. **Gueydon de Dives** attire l'attention sur ce fait que le tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées récemment publié ne contient pas le nom d'un Camarade déjà inscrit aux tableaux de 1949 et 1950 ; il ne paraît pas que ce tableau soit conforme à celui présenté par le Comité d'Avancement ; il demande que le P. C. M. intervienne à ce sujet auprès de la Direction du Personnel et du Ministre, pour obtenir des éclaircissements et protester contre une pratique qui lui paraît arbitraire et qui pourrait être dangereuse pour tous les fonctionnaires.

M. **Buteau** donne, sur cette question, des précisions, à la suite desquelles s'ouvre une très importante discussion.

Le Comité décide de demander immédiatement à M. le Directeur du Personnel une audience commune au Président du P.C.M. et aux dirigeants des quatre Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

### 10°) Attributions générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le N° d'octobre 1951 du Bulletin du P.C.M. vient d'insérer la note rédigée par M. **Couteaud**, sur les attributions générales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ; celui-ci demande aux Camarades de lui faire connaître leurs suggestions sur cette note.

Un large échange de vues s'instaure alors : il en résulte que l'opinion générale est que la réduction des crédits est surtout la cause de la réduction des attributions des Ingénieurs ; cette opinion rejoint la motion récemment votée par le Groupe d'Amiens et que rappelle M. **Brandeis**, en soulignant que la responsabilité des Ingénieurs pourrait être mise en cause par l'opinion publique devant la dégradation du Domaine Public résultant uniquement de l'insuffisance des crédits d'entretien. M. **Buteau**, qui est déjà intervenu à ce sujet auprès de la Direction des Routes, estime opportun d'intervenir actuellement auprès de M. le Ministre des Travaux Publics, après nouveaux contacts avec les Directions intéressées, avant le vote du Budget.

Le Comité se rallie à cette manière de voir : il constate que MM. **Bonitzer**, **Fontaine** et **Thiébaud** acceptent de faire partie de l'Equipe à constituer pour l'étude de la question amorcée par la note de M. **Couteaud** ; enfin, sur la proposition de M. **Bonitzer**, il est entendu que les dispositions nécessaires vont être prises pour mettre sur pied, dans le délai d'un mois, un rapport qui serait largement diffusé.

### 11°) Fédération des Cadres Fonctionnaires.

M. **Buteau** remet aux membres du Comité une note élaborée en août 1951 par la Fédération des Cadres Fonctionnaires et mettant en évidence l'écrasement de la hiérarchie des traitements des Cadres de l'Administration et comparant leur situation à l'évolution du coût de la vie et à la situation des Cadres d'autres secteurs. Il signale, d'autre part, la création d'un Comité de liaison pour la défense de la Fonction Publique. Il fait un exposé de ces questions et demande au Comité de définir les directives à suivre par le P.C.M. vis-à-vis de ce mouvement.

Le Comité décide, en principe, de diffuser la note précitée et marque l'intérêt de suivre l'action du mouvement en cause.

### 12°) Cartes d'abonnement sur la S.N.C.F.

M. **Buteau** fait connaître que M. **Fischesser** lui a signalé la création, par la S.N.C.F., de cartes administratives d'abonnement à demi-tarif compor-

tant sur ce demi-tarif des réductions intéressantes pour les cartes demandées en nombre par les Administrations.

Le Comité invite son Président à se renseigner de façon précise sur les modalités de vente de ces cartes et sur les intentions de l'Administration à ce sujet.

La séance est levée à midi, étant entendue que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le mardi 6 novembre 1951, en deux séances, l'une à 9 heures précises, l'autre à 14 heures 15.

Le Secrétaire,  
**Brandeis.**

Le Président,  
**L. Buteau.**

---

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

---

### *Séance du Mardi 2 Octobre 1951*

---

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le mardi 2 octobre 1951, au Ministère des Travaux Publics, à Paris, sous la présidence de M. **Buteau**, Président.

Étaient présents : MM. **Buteau**, Président, **Couteaud** et **Lambert**, Vice-Président, **Agard**, **Brandeis**, **Cassard**, **Cor**, **Courbon**, **Curst**, **Gueydon de Dives**, **Pavaux Pélissonnier**, **Prot**, **Thiébaud** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Durand-Dubief**, Secrétaire, **Coquand**, **Dorche**, **Gauthier**, **Lamouroux**, **Michel Legrand** et **Renoux**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Bonitzer**, **Brunot**, **Fontaine** et **Martin**.

La séance est ouverte à midi. M. **Brandeis** remplit les fonctions de Secrétaire.

#### 1°) Adoption du P.V. de la précédente séance.

Le Sous-Comité adopte sans observations le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le mardi 21 août 1951.

#### 2°) Contrôle des constructions scolaires.

M. **Pelissonnier** rend compte de l'examen, par l'Equipe Personnel, de la question du contrôle des constructions scolaires, soulevée par M. **Pavaux**. M. **Brandeis** rappelle la réglementation toujours en vigueur en la matière ; ce contrôle n'est pas obligatoire ; il peut donner lieu à des vacances dérisoires et à des frais de déplacements ; ledit contrôle est très limité et n'est souvent demandé qu'après exécution des travaux ; il propose diverses solutions : laisser ce contrôle au M.R.U. ou maintien du statu quo. En définitive, il lui paraît que ce problème doit être traité comme celui du contrôle des travaux pour la Santé Publique.

M. **Pelissonnier** rappelle que l'Equipe Personnel, après l'Equipe Reconstruction, a émis l'avis que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne devaient pas assurer le contrôle des travaux d'Architecture proprement dits, mais revendiquer, par contre, le contrôle des travaux de Génie Civil ; il se rallie à l'idée de prendre contact avec le M.R.U. et le Ministère de l'Education Nationale, avant d'adresser une lettre précisant la position du P.C.M. sur la question. Le Sous-Comité charge M. **Lambert** de prendre les contacts nécessaires à ce sujet.

#### 3°) Renseignements sur les liants routiers.

M. **Buteau** donna lecture d'une lettre par laquelle M. **Bouzoud** demande, à la suite d'une récente circulaire ministérielle, que soit envisagée la possibilité de renseigner les Services intéressés sur les progrès techniques et les recherches entreprises. Après discussion, le Sous-Comité renvoie cette lettre à l'examen de l'Equipe compétente.

#### 4°) Documentation administrative et technique.

M. **Buteau** signale qu'il a reçu également de M. **Bouzoud** une lettre suggérant qu'un effort soit fait par l'Administration pour réaliser une codification rationnelle des textes réglementaires. Le Sous-Comité renvoie cette lettre à l'examen de l'Equipe Documentation.

La séance est levée à 13 heures 10, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu le mardi 6 novembre 1951, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,  
**Brandeis.**

Le Président,  
**L. Buteau.**

---

# Amicale d'Entr'aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

## PROJET DE STATUTS

### TITRE PREMIER

#### Constitution et But de l'Amicale

**Article Premier.** — Il est constitué, entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines volontaires, en service quelle que soit leur position administrative, ou démissionnaires, un groupement dénommé : « Amicale d'Entr'Aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines » qui sera simplement appelé, dans les présents statuts : « Amicale d'Entr'Aide ».

Elle sera rendue publique conformément à l'article 5 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 relative au contrat d'association.

**Article 2.** — Le siège de l'Amicale d'Entr'aide est fixé à Paris à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères. Il pourra être transféré par décision du Comité de Direction.

**Article 3.** — L'Amicale d'Entr'aide a pour objet d'apporter aux enfants de ses Membres prématurément décédés ou frappés d'incapacité permanente totale, des secours s'ajoutant aux prestations dues à la veuve et aux orphelins en application du régime de sécurité dont jouissent les Ingénieurs.

Son but est de permettre que ces enfants puissent, dans toute la mesure du possible, recevoir l'entretien, l'instruction et l'éducation qu'ils auraient reçus si leur père n'était pas décédé ou frappé d'incapacité permanente totale de façon prématurée.

L'Amicale d'Entr'aide borne strictement son action au but et aux circonstances qui viennent d'être énoncées. En dehors de ce but et de ces circonstances, toute assistance aux Ingénieurs et aux familles d'Ingénieurs reste entièrement du ressort de la Société Amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

**Article 4.** — L'Amicale d'Entr'aide laisse à ses Membres la faculté de faire acte d'adhésion partielle ou d'adhésion complète. L'adhésion partielle a pour objet de permettre à tout Ingénieur des Ponts et Chaussées et des Mines de participer

à l'oeuvre de solidarité de l'Amicale d'Entr'aide, sans considération de sa situation de famille personnelle et moyennant une cotisation modérée.

### TITRE II

#### Comité de Direction

**Article 5.** — Un Comité représente et dirige l'Amicale d'Entr'aide. Il est composé de dix Membres élus par l'Assemblée Générale ordinaire des Membres de l'Amicale d'Entr'aide. Il comprend au moins un Ingénieur des Mines et un représentant de la Société Amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

**Article 6.** — Les Membres sont élus pour quatre ans. Ils sont renouvelés par moitié tous les deux ans.

Les Membres démissionnaires ou décédés sont remplacés lors de la première Assemblée Générale ordinaire qui suit la démission ou le décès ; les Membres ainsi nommés ne restent en fonctions que jusqu'à l'expiration des pouvoirs des Membres qu'ils remplacent.

Les Membres sortants ne sont immédiatement rééligibles que deux fois.

Lors de la constitution du premier Comité, les Membres sont répartis en deux groupes par tirage au sort, la durée du mandat des Membres de l'un des groupes étant limitée à deux ans.

Dans le cas où aucun des Membres du Comité ne pourrait assurer le fonctionnement d'un Service de l'Amicale d'Entr'aide qui ne doit pas être interrompu, le Comité a la faculté de s'adjoindre un Membre nouveau jusqu'à la prochaine Assemblée Générale.

**Article 7.** — Les Membres du Comité doivent faire partie de l'Association depuis quatre ans au moins au 1<sup>er</sup> janvier précédant les élections.

Cette disposition n'entrera en vigueur qu'à partir des élections qui seront faites dans la sixième année suivant la constitution de l'Amicale d'Entr'aide.

**Article 8.** — Le Comité désigne parmi ses Membres un bureau composé de :

- un Président,
- un Vice-Président,
- un Trésorier,
- un Secrétaire.

**Article 9.** — Les décisions du Comité sont prises à la majorité des voix des Membres présents et des Membres du Comité qui, n'ayant pu assister à la réunion, ont délégué leurs voix à d'autres Membres du Comité.

Un Membre du Comité ne peut disposer de plus de deux voix, y compris la sienne.

En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Le Comité ne peut délibérer que s'il réunit au moins cinq Membres effectivement présents, dont le Président ou le Vice-Président, ces Membres devant disposer d'au moins sept voix.

**Article 10.** — Les frais de fonctionnement, y compris ceux réellement imposés aux Membres du Comité, comme à tous les Membres de l'Amicale d'Entr'aide, sont à la charge de celle-ci.

**Article 11.** — Le Comité détermine, à charge de ratifications par l'Assemblée Générale, les conditions d'administration intérieure et tous les détails propres à assurer l'exécution des statuts.

Il peut déléguer des pouvoirs soit à certains de ses Membres, soit à un Comité restreint, à charge de ratification par l'Assemblée Générale.

**Article 12.** — Le Comité délègue, avec les pouvoirs nécessaires, ceux de ses Membres qui doivent le représenter pour l'accomplissement des actes de la vie civile prévus par l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901.

**Article 13.** — Le Comité peut faire appel aux Membres de l'Amicale d'Entr'aide pour l'aider dans sa tâche et notamment procéder aux enquêtes et visites nécessaires. Les Membres de l'Amicale d'Entr'aide s'engagent à lui apporter cette aide, sauf cas de force majeure.

**Article 14.** — Le Comité porte chaque année à la connaissance de tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines le compte-rendu des Assemblées Générales, les statuts de l'Amicale d'Entr'aide et la liste de ses Membres.

Toute communication générale du Comité peut être valablement faite par l'intermédiaire du Bulletin de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

### TITRE III

#### Assemblées Générales

**Article 15.** — Il y a chaque année une Assemblée Générale ordinaire et, s'il y a lieu, des Assemblées Générales extraordinaires. Ces dernières sont convoquées par le Comité, soit sur son ini-

tiative, soit sur une demande adressée au Président et signée par au moins vingt-cinq Membres de l'Amicale d'Entr'aide.

**Article 16.** — Sauf les exceptions prévues aux présents statuts, l'Assemblée Générale ordinaire et les Assemblées Générales extraordinaires statuent à la majorité des voix des Membres présents et représentés sur les questions qui leur sont soumises.

Les délégations données par les Membres de l'Amicale d'Entr'aide absents doivent être déposées au lieu où se réunit l'Assemblée Générale une demi-heure avant l'ouverture de la séance. Aucun des Membres présents ne peut disposer de plus de dix voix, y compris la sienne.

Le Comité arrête l'ordre du jour ; il est obligé d'y inscrire toute question pour laquelle une demande aura été faite par cinq Membres de l'Amicale d'Entr'aide un mois à l'avance.

Cet ordre du jour doit être porté à la connaissance des Membres de l'Amicale d'Entr'aide quinze jours au moins avant la date de la réunion.

Aucune question étrangère à l'ordre du jour ne peut être l'objet d'un vote de l'Assemblée. Elle peut seulement donner lieu à un échange de vues après épuisement de l'ordre du jour et au dépôt de vœux et de motions sur le bureau, en vue d'un examen par le Comité et de délibérations ultérieures s'il y a lieu.

Le Président et, à son défaut, le Vice-Président du Comité, préside les Assemblées Générales.

**Article 17.** — L'Assemblée Générale ordinaire entend le rapport annuel par lequel le Comité expose son action et statue sur les comptes de l'année sociale écoulée.

Le rapport et les comptes du Comité doivent être approuvés par la majorité des Membres présents et représentés. Si non, le Comité est tenu de démissionner immédiatement et il est procédé à de nouvelles élections dans une Assemblée Générale extraordinaire réunie dès que possible. Le Comité démissionnaire assure l'expédition des affaires courantes jusqu'à l'installation du nouveau Comité.

**Article 18.** — L'Assemblée Générale ordinaire procède, s'il y a lieu, comme prévu à l'article 5 ci-dessus et conformément aux dispositions du Règlement Intérieur, au remplacement des Membres sortants.

Le vote par correspondance est admis pour ces élections.

Les candidats doivent, pour être élus, recueillir un nombre de voix égal à la moitié plus un du nombre des Membres de l'Amicale d'Entr'aide.

Si cette condition n'est pas remplie, il est procédé à de nouvelles élections lors d'une Assemblée Générale extraordinaire réunie à cet effet aussitôt

que possible. Les candidats sont alors déclarés élus sous la seule condition de recueillir la majorité des voix exprimées.

**Article 19.** — Les Assemblées Générales extraordinaires peuvent seules délibérer sur des propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Amicale d'Entr'aide. Elles ne peuvent le faire valablement que si la moitié au moins des Membres inscrits est présent ou représenté. Au cas où ce quorum ne serait pas atteint, une deuxième Assemblée Générale serait convoquée au plus tôt un mois après la première.

Cette seconde Assemblée ne pourra valablement délibérer sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Amicale d'Entr'aide que si le tiers au moins des Membres inscrits est présent ou représenté.

Les Assemblées Générales extraordinaires statuent à la majorité des deux tiers des Membres présents ou représentés sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Amicale d'Entr'aide, sauf les exceptions prévues aux articles 20, 23 et 25.

**Article 20.** — La dissolution de l'Amicale d'entr'aide peut être prononcée par une Assemblée Générale extraordinaire, mais la décision doit être prise par les 3/4 au moins des Membres de l'Amicale d'Entr'aide. La délibération fixe l'attribution des biens.

#### TITRE IV

##### Ressource, prestations et gestion de l'Amicale d'Entr'aide

**Article 21.** — L'Amicale d'Entr'aide fait face aux prestations annuelles qu'elle accorde aux enfants secourus par le produit des cotisations annuelles qu'elle perçoit sur ses Membres.

Il n'est pas constitué, en principe, de fonds de réserve, ni de capital, mais seulement un fonds de trésorerie dont le montant est arrêté par le Comité en fonction des besoins.

**Article 22.** — Pour l'application des articles suivants, la définition de l'enfant à charge est celle admise pour le paiement des allocations familiales.

**Article 23.** — Les taux maxima de base des cotisations sont fixés comme suit pour une année :

A. — Adhésion partielle. — Chaque adhérent versera une cotisation, dite de solidarité, de 5.000 francs.

B. — Adhésion complète. — Chaque adhérent versera :

a) une cotisation, dite de solidarité, de 5.000 francs ;

b) en outre, une cotisation dite familiale, calculée à raison de :

— 7.000 francs pour son premier enfant à charge ;

— 2.000 francs pour chacun des enfants suivants, jusqu'au 5<sup>e</sup> inclusivement. A partir du 5<sup>e</sup> enfant, la cotisation cessera d'augmenter.

Ces chiffres constituent un taux de base valable lorsque le traitement de l'indice 100 de l'échelle des fonctionnaires est de 114.500 francs ; il variera dans la suite en proportion de la valeur de ce traitement au 1<sup>er</sup> janvier de l'année à laquelle s'appliquent les cotisations.

Le taux maximum de base peut être modifié par une Assemblée Générale extraordinaire, mais la décision doit être prise par les 3/4 au moins des Membres de l'Amicale d'Entr'aide.

**Article 24.** — Les taux effectifs des cotisations sont déterminés chaque année par le Comité de Direction, suivant l'état des besoins et le montant des ressources disponibles.

Pour les Ingénieurs en retraite ces taux effectifs sont diminués de moitié. Il n'est pas demandé de cotisation aux Ingénieurs-Élèves adhérents pendant leur temps de présence à l'École.

**Article 25.** — L'Amicale d'Entr'aide ne garantit aucun minimum de secours. Dans la limite des disponibilités, les secours seront répartis chaque année comme il est dit ci-dessous :

1°) Les recettes provenant des cotisations familiales seront répartis entre tous les enfants à charge, sans exception, des adhérents décédés ou frappés d'incapacité permanente totale, sous les seules conditions que ceux-ci aient fait acte d'adhésion complète et qu'ils aient régulièrement versé leurs cotisations.

La répartition sera faite en comptant le premier enfant à charge pour 1,4 et chacun des enfants suivants pour 0,4. Si les recettes sont telles que la part unité, c'est-à-dire correspondant au coefficient 1, soit supérieure à 100.000 francs le Comité mettra l'excédent en réserve et il diminuera pendant les années suivantes, le taux effectif des cotisations familiales. Le chiffre de 100.000 francs est un chiffre de base correspondant à la valeur de 114.500 francs du traitement de l'indice 100 de l'échelle des fonctionnaires et variant en proportion de la valeur dudit traitement. Il pourra être modifié par une Assemblée Générale extraordinaire, mais la décision doit être prise par les 3/4 au moins des Membres de l'Amicale d'Entr'aide.

2°) Les recettes produites par les cotisations de solidarité sont réparties par le Comité en tenant compte de la situation et des besoins de chaque famille et, entre autres, en vue de permettre la prolongation des études au-delà de 20 ans ;

elles pourront être utilisées pour attribuer des secours aux enfants des adhérents partiels ainsi qu'aux enfants des Ingénieurs décédés avant la constitution de l'Amicale d'Entr'aide.

**Article 26.** — Tout Ingénieur des Ponts et Chaussées et des Mines peut, à tout moment, faire acte d'adhésion partielle à l'Amicale d'Entr'aide. Tout Ingénieur ayant fait acte d'adhésion partielle peut à tout moment se retirer de l'Amicale d'Entr'aide.

**Article 27.** — Les Ingénieurs désireux de faire acte d'adhésion complète à l'Amicale d'Entr'aide doivent souscrire au plus tard dans l'année qui suit la naissance de leur premier enfant. Peuvent faire acte d'adhésion complète dans l'année qui suit leur mariage, les Ingénieurs dont l'épouse aurait des enfants à charge au moment du mariage.

Les adhérents s'engagent sur l'honneur à continuer cette adhésion complète pendant au moins 20 ans. Ils ne peuvent, sans forfaire à leur engagement d'honneur, se délier de cette obligation avant ledit délai que dans les cas suivants :

- mise à la retraite ;
- décès de tous les enfants à charge ;
- cas de force majeure reconnue par le Comité.

Le Comité peut prendre en considération, des situations exceptionnelles et dignes d'intérêt

pour admettre des adhésions complètes postérieurement à l'expiration du délai ci-dessus ; il déterminera les conditions de l'admission et notamment la durée de l'engagement ainsi que le montant des versements rétroactifs à faire par l'intéressé.

Les Ingénieurs déjà chargés de famille au moment de leur entrée dans le Corps peuvent faire acte d'adhésion complète dans l'année qui suit leur entrée dans le Corps ; les conditions de leur engagement sont alors celles de l'article 29 ci-dessous.

**Article 28.** — Les noms des Ingénieurs qui, sans y être autorisés, ne satisferaient pas à leur engagement d'honneur, sont portés à la connaissance de tous les Membres de l'Amicale d'Entr'aide.

## TITRE V

### Dispositions transitoires

**Article 29.** — Dans l'année qui suivra la constitution effective de l'Amicale d'Entr'aide, les Ingénieurs pourront y adhérer quelle que soit leur situation de famille. Sauf les cas visés à l'article 27, ils s'engagent sur l'honneur à continuer à en faire partie jusqu'à ce que l'aîné de leurs enfants ait atteint l'âge de 20 ans, avec un minimum d'au moins 5 ans.

---

Le Comité de Direction provisoire est désormais constitué au complet ; il comprend :

- MM. **Lesieux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Président ;
- **Fischesser**, Ingénieur en Chef des Mines, Vice-Président ;
- **Courbon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Trésorier ;
- **Gueydon de Dives**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Secrétaire ;
- **Antoine**, Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées ;
- **Brandeis**, Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées ;
- **Pavaux**, Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées ;
- **Roques**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Le Comité a tenu sa première réunion le 2 octobre, MM. **Bringer** et **Viellard** retenus à l'étranger étant seuls absents.

1°) Au cours de cette réunion il a été procédé à la dernière mise au point des statuts qui seront soumis à l'Assemblée Générale constitutive. Ces statuts sont publiés ci-dessus in extenso dans le présent Bulletin du P.C.M. Il sera fait de cette publication des tirés à part qui pourront être adressés individuellement à chaque Membre du P.C.M. désireux d'en recevoir.

2°) Tous les Ingénieurs qui ont déjà manifesté leur intention de faire partie de l'Amicale, au nombre de 280 environ, vont recevoir prochainement :

- un bulletin d'adhésion définitive ;
- un pouvoir pour les représenter à l'Assemblée Générale constitutive ;
- un exemplaire des statuts à soumettre à l'Assemblée.

3°) L'Assemblée Générale constitutive se réunira le 4 décembre 1951 à 16 heures au Ministère des Travaux Publics.

4°) Un certain nombre de Camarades, répondant à l'appel paru en Mai dans le Bulletin du P.C.M., ont déjà adressé au Trésorier une cotisation

de solidarité de 2.000 francs. Le Comité les remercie et, n'ayant pas eu la possibilité de répartir ces rentrées partielles et échelonnées, il a pris la décision de les considérer comme un acompte sur la cotisation de 1952. Les Camarades qui n'ont pas encore effectué le versement de cet acompte sont priés de le faire par virement au compte de chèques postaux Paris 7862.81 au nom de M.

**Courbon**, 28, rue des Saints-Pères à Paris-7<sup>e</sup>.

5°) Le Comité aura recours aux délégués de Groupe pour adresser aux Ingénieurs les documents visé au paragraphe 2 ; il leur demande de bien vouloir intensifier leur propagande en faveur de l'Amicale auprès des Camarades qui n'ont pas encore apporté leur adhésion à cette œuvre de solidarité.

---

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

---

M. Victor **Leblanc**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nantes, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951, date de cessation de ses fonctions (Décret du 20 septembre 1951. J.O. du 25 septembre 1951).

M. Marcel **Davin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Clermont-Ferrand, a été affecté, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951, à la résidence de Paris, au Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, où il remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef (Arrêté du 14 septembre 1951. J.O. du 25 septembre 1951).

M. Georges **Rostand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Dakar, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951, à la résidence de Montauban, des Services Ordinaire et Vicinal du département du Tarn-et-Garonne et du Service de la Navigation du Tarn, en remplacement de M. **Bollard**.

M. Jean **Lamoureux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Grasse, a été mis pour cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951, en Service détaché à la disposition du Gouvernement Général de l'Algérie (Direction des Travaux Publics), pour être chargé des fonctions de Secrétaire de la Commission d'Etudes des Transports en Afrique du Nord (Arrêté du 7 septembre 1951. J.O. du 28 septembre 1951).

M. Ambroïse **Roux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé Conseiller Technique au Cabinet du Ministre de l'Industrie et de l'Energie (Arrêté du 27 septembre 1951. J. O. du 28 septembre 1951).

Ont été nommés Ingénieurs-Elèves du Corps National des Mines, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951 (Arrêté du 5 septembre 1951, J.O. du 4 octobre 1951) :

— au titre du Service des Mines en France :

MM. Jacques **Lesourne**, Georges **Besse**, Cyrano de **Dominicis**, Jean **Dupuy**, Jean-Louis **Andriot**, Olivier **Bes de Berc**, Alain **Colas**, Pierre **Capoulade** ;  
— au titre du Service des Mines hors de France : M. Jean-Pierre **Pertus** ;

— au titre du Service des Mines Coloniales : M. Jean Noël **Mathieu**.

Ont été nommés Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1951 (Décret du 3 octobre 1951. J.O. du 5 octobre 1951) : MM. **Beltremieux**, **Jeandet**, **Olivier-Martin**, **Agard**, **Heuze**, **Olivesi**, **Estrade**, **Roques**, **Riquois**, **Peltier**, **Raymond**, **Long-Depaquit**, **Aubriot**, **Deutsch**, **Cot**, **Mazen** et **Jungelson**, Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Ont été nommés Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées pour prendre rang au 1<sup>er</sup> octobre 1951, les anciens Elèves de l'Ecole Polytechnique ci-après (Décrets du 3 octobre 1951. J.O. du 5 octobre 1951) :

— au titre du Service normal : MM. Jean **Dupont**, Thierry **Crousie**, François **Didier**, Serge **Goldberg**, Hervé de **Vitry d'Avaucourt**, Jean-Pierre **Chapon**, Jacques **Villepelet**, Jacques **Etienne**, Georges **Ribes**, Claude **Rousseau**, René **Loubert**, Michel **Sailland**, René **Loue**, Marcel **Faure**, Jacques **Tanzi**, Jean **Doucier** ;

— au titre des Services de la France d'Outre-Mer : MM. Philippe **Lombard** et Guy **Pezin** ;

— au titre des Bases Aériennes de la France d'Outre-Mer : MM. Paul **Ollivier**, Jean **Bascou** et Jean-Pierre **Michon**.

M. Emile **Servière**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Mende, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951 (Décret du 3 octobre 1951. J.O. du 5 octobre 1951).

M. Jean **Mabs**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup>

octobre 1951, à la résidence de Bar-le-Duc du Service des Ponts et Chaussées du département de la Meuse, en remplacement de M. **Duval** (Arrêté du 25 septembre 1951. J.O. du 5 octobre 1951).

M. Elie **Ventura**, Ingénieur en Chef des Mines a été mis en Service détaché, pour une durée d'un an, à compter du 8 mai 1951, auprès du Secrétariat d'Etat aux Affaires Economiques, pour exercer les fonctions de Secrétaire Général de la Délégation Française à la Conférence Internationale des Matières Premières à Washington (Arrêté du 3 octobre 1951. J.O. du 5 octobre 1951).

M. Adrien **Spinetta**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été maintenu pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> mai 1951, en Service détaché auprès du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, pour y exercer les fonctions de Directeur à l'Administration Centrale (Arrêté du 4 octobre 1951. J.O. du 6 octobre 1951).

M. Gérard **Brunschwig**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Mende, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1951, de l'Arrondissement Ouest du Service des Ponts et Chaussées du département de l'Orne, à Alençon, en remplacement de M. **Laure** (Arrêté du 1<sup>er</sup> octobre 1951. J.O. du 7 octobre 1951).

Les Ingénieurs des Mines ci-après, nouvellement nommés, ont reçu les affectations suivantes (Arrêtés des 20, 26 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 1951. J.O. du 7 octobre 1951) :

— M. Armand **Osselet**, à l'Arrondissement Minéralogique de Paris (1<sup>er</sup> Sous-Arrondissement) ;

— M. André **Reblière**, à l'Arrondissement Minéralogique de Lyon (Sous-Arrondissement de St-Etienne-Nord) ;

— M. Maurice **Kirchner**, à l'Arrondissement Minéralogique de Metz, en vue d'effectuer un stage aux Aciéries de la Sarre ;

— M. Claude **Pichon**, à l'Arrondissement Minéralogique de Strasbourg, en vue d'effectuer un stage aux Mines Domaniales de Potasse d'Alsace ;

— M. René **Montjoie**, à la Direction des Mines et de la Sidérurgie ;

— M. Georges **Fournier**, à la Direction des Carburants ;

— M. Amaury **Halna du Frétay**, à la Direction du Gaz et de l'Electricité.

M. Jean-Claude **Achille**, Ingénieur des Mines à Dijon, a été nommé à l'Arrondissement Minéralogique de Lille (Sous-Arrondissement de Valenciennes) à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951 (Ar-

rêté du 26 septembre 1951. J.O. du 7 octobre 1951).

M. Raymond **Cheradame**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en Service détaché auprès des Charbonnages de France, en qualité de Directeur, pour une nouvelle période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1951 (Arrêté du 8 octobre 1951. J.O. du 11 octobre 1951).

M. Armand **Colot**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en Service détaché auprès de la Société Nationale de Recherche et d'Exploitation des Pétroles en Algérie, en qualité de Directeur, pour une nouvelle période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1951 (Arrêté du 8 octobre 1951. J.O. du 11 octobre 1951).

M. Jean **Commelin**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en Service détaché auprès des Charbonnages de France, en qualité de Directeur, pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1951 (Arrêté du 8 octobre 1951. J.O. du 11 octobre 1951).

M. Jacques **Dontot**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en Service détaché auprès de la Régie des Mines de la Sarre, en qualité de Directeur Technique, pour une nouvelle période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1951 (Arrêté du 8 octobre 1951. J.O. du 11 octobre 1951).

M. Michel **Duhameaux**, Ingénieur Général des Mines, est maintenu en Service détaché auprès des Charbonnages de France, en qualité de Directeur Général des Houillères du Bassin de Lorraine, pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1951. J.O. du 11 novembre 1951).

M. Paul **Roy**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en Service détaché auprès de l'Office National d'Etudes et de Recherches Aéronautiques, en qualité de Directeur, pour une nouvelle période de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1951 (Arrêté du 8 octobre 1951. J.O. du 11 octobre 1951).

Ont été nommés Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées pour prendre rang du 1<sup>er</sup> octobre 1952, les anciens Elèves de l'Ecole Polytechnique ci-après (Décret du 9 octobre 1951. J.O. du 12 octobre 1951) : MM. André **Bouzy**, Pierre **Durand-Rival**, Pierre **Godin**, André **Goubet**, René **Bouchet**, Henri **Genevey**, François **Maisse**, Jean-Paul **Lacaze**, Yves **Cordelle**, Michel **Hug**, Marc **Halpern**, Pierre **Delaporte**, Jean-François **Ravoux**, Henri **Laporte**, Michel **Cambournac** et au titre de la France d'Outre-Mer, M. Jean **Gandois**.

La démission de MM. Georges **Bordier** et François **Guillebot de Nerville**, Ingénieurs en Chef des

Ponts et Chaussées, en Service détaché auprès de la S.N.C.F., est acceptée pour compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951 (Décrets du 9 octobre 1951. J.O. du 12 octobre 1951).

M. Charles **Jannin**, Ingénieur en Chef des Mines en fonctions au Sous-Arrondissement Minéralogique de Saint-Etienne-Sud, a été désigné comme adjoint au Chef de l'Arrondissement Minéralogique de Lyon, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951 (Arrêté du 4 octobre 1951. J.O. du 13 octobre 1951).

M. Etienne **Audibert**, Ingénieur Général des Mines, a été maintenu en Service détaché auprès des Charbonnages de France, en qualité de Directeur Général des Etudes et Recherches, pour une période de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> juin 1951 (Arrêté du 10 octobre 1951. J.O. du 13 octobre 1951).

M. **Murard**, Ingénieur en Chef des Mines, a été mis en Service détaché, pour une période de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> juin 1951, auprès du Bu-

reau Minier de la France d'Outre-Mer et affecté au siège social à Paris (Arrêté du 10 octobre 1951. J.O. du 13 octobre 1951).

Les Ingénieurs-Elèves ci-après désignés, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, ont été nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1951 (Décret du 19 octobre 1951. J.O. du 20 octobre 1951) : MM. Henri **Grimond**, Jean-Pierre **Coupré**, Jean **Bousseau**, Michel **Frybourg**, Philippe **Rogeaux**, Jacques **Dufour**, Paul **Pellecuer**, Roger **Tenaud**, Robert **Venet**, Roger **Lacroix**, Bernard **Rouer**, Robert **Gauthier**, Philippe **Oblin**, Jean **Jaouen**, Jean-Claude **Peugeot**, André **Pauplin**, Michel **Huyghe**, Jean **Millet**, Henri **Cyna**, Jean-Claude **Parriaud**, Jean **Pouchot-Camoz-Gandorne**, Serge **Ricomard**, Jean-Pierre **Hirsch**, Pierre **Orefice**, François **Martin**, Michel **Comoy**, Edme-Claude **Mathurin**, Pierre **Bon**, Bernard **Vilain**, Michel **Martin**.

## NAISSANCES.

Françoise, Jean-Louis, Anne-Marie, Bernard et Catherine **Meunier** nous ont fait part de la naissance, le 29 août 1951, de leur frère **Philippe**, sixième enfant de notre Camarade Georges **Meunier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Tunis.

Catherine et Nancy **Rème** nous ont fait part de la naissance, à Asnières (Seine), le 31 août 1951, de leur petit frère **Patrice**, troisième enfant de notre Camarade Georges **Rème**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Abidjan (Côte d'Ivoire).

Notre Camarade Henri **Vicariot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Versailles, nous a fait part de la naissance, à Versailles, le 21 septembre 1951, de son fils **Etienne**.

Christine, Claire, Laurence et Agnès **Rousselin** nous ont fait part de la naissance, à Dakar, le 25 septembre 1951, de leur petit frère **Jean-Marie**, cinquième enfant de notre Camarade Michel **Rousselin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dakar.

Notre Camarade Pierre de **Foresta**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part de la naissance, à Paris, le 25 septembre 1951, de sa deuxième fille **Béatrice**.

Mireille **Bastard** nous a fait part de la naissance, à Quimper, le 18 octobre 1951, de son petit frère **Jean-Michel**, deuxième enfant de notre

Camarade Paul **Bastard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Quimper.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

## MARIAGES.

Notre Camarade **Fonlladosa**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, nous a fait part du mariage de son fils **Bernard** avec Mademoiselle Brigitte de la **Boussinière**, célébré à Tullins (Isère), le 4 août 1951 et de sa fille **Monique** avec M. Gilles de **Torey**, célébré à Cruet (Savoie), le 6 octobre 1951.

Notre Camarade Claude **Ledain**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Alger, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Monique **Lefaucheur**. La bénédiction nuptiale a été donnée le 3 septembre 1951, en l'Eglise d'Hydra (Alger).

Notre Camarade Robert **Gauthier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, nous a fait part de son mariage avec Mademoiselle Brigitte **Raymond**. La bénédiction nuptiale a été donnée le 17 octobre 1951, en l'Eglise de Saint-Etienne-du-Grès (Bouches-du-Rhône).

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

## DÉCÈS.

Madame **Brunet** nous a avisés, le 16 octobre 1951, de la mort de son mari, notre Camarade **Léon Brunet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Cannes, où il est décédé le 16 janvier dernier.

Madame A. **Foucher** nous a fait part, le 25 octobre 1951, de la mort de son mari, notre Camarade **Foucher**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite à Angoulême, où il est décédé le 30 mai 1951.

Notre Camarade Robert **David**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction des Routes, au Ministère des Travaux Publics, nous a fait part de la mort de son Frère, le Lieutenant Pierre **David**, du 5<sup>e</sup> Régiment de Cuirassiers, tombé au Champ d'Honneur à Bienh-Thuan (Cochinchine), le 2 juillet 1951, à la tête de son Commando.

Le retour d'une communication que nous lui avions faite fin septembre 1951 nous a appris le décès de notre Camarade Paul **Demartini**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Constantine.

Nous avons appris la mort de M. le Général de Division Joseph **Spire**, décédé dans sa 84<sup>e</sup> année.

le 2 octobre 1951, à Saint-Cast (Côtes-du-Nord), où les obsèques ont eu lieu le 6. Il était le beau-père de notre Camarade Robert **Mitault**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.

Nous avons appris la mort de Madame Maxime Beau, décédée à Paris, où ses obsèques ont eu lieu le 17 octobre 1951, en l'Eglise de la Madeleine ; la défunte était la Mère de nos Camarades Christian **Beau**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite et François **Beau**, Ingénieur en Chef des Pont et Chaussées à Paris.

Nous avons appris la mort de notre Camarade Désiré **Bourgeois**, Inspecteur Général Honoraire des Ponts et Chaussées, ancien Directeur du Personnel au Ministère des Travaux Publics, décédé le 21 octobre 1951, à Paris, où les obsèques ont eu lieu le 25 octobre.

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

---

## BIBLIOGRAPHIE

---

EXPOSES D'ECONOMIQUE. I. Introduction générale. L'apport des Ingénieurs français aux sciences économiques, par F. **Divisia**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Professeur d'Economique à l'Ecole Polytechnique et au Conservatoire des Arts et Métiers.

Chargé depuis plus de vingt ans de Cours d'Economie Politique dans trois de nos plus grandes Ecoles d'Ingénieurs, l'auteur présente, sous la forme d'une synthèse originale, les éléments constituant le fond de son enseignement. Les « Exposés d'Economique » sont donc, sous cette forme, destinés à des Ingénieurs de toutes formations, chacun selon son origine ayant la possibilité de retrouver l'essentiel de l'enseignement déjà reçu, auquel vient s'ajouter un grand nombre de données nouvelles, l'ensemble formant une documentation et une matière à réflexion de premier ordre.

Le premier de ces volumes, consacré à « l'apport des Ingénieurs français aux sciences économiques », est à la fois un hommage aux pionniers de cette science, comme il affirme l'étroite parenté existant sur les plans intellectuel et pratique. En effet, un certain nombre de problèmes économiques et techniques revêtent les mêmes caractères et exigent une connaissance identique des mêmes mécanismes. Culture et science économique ne sont pas incompatibles, mais, bien au contraire, la formation de nos Ingénieurs ne saurait se concevoir sans une interprétation de ces deux disciplines, qui doivent s'en trouver enrichies : c'est dans ce sens que l'auteur a voulu affirmer cette liaison dans son ouvrage.

Celui-ci se présente sous forme d'un volume de XII, 158 pages 16/25, avec 10 figures ; il est en vente, au prix de 650 frs, broché, à la Librairie **Dunod**, 92, rue Bonaparte à Paris-6<sup>e</sup> (téléphone DANton 99-15).

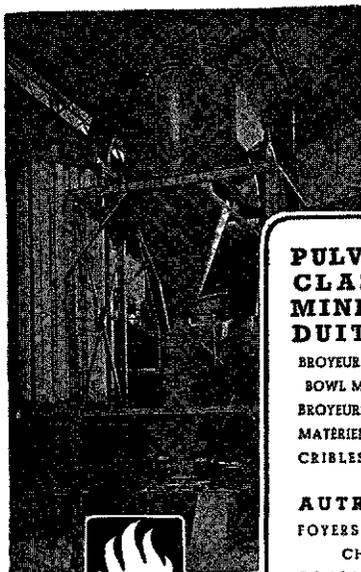
---

## LE SERVICE D'ACHATS DU P. C. M.

*est à votre disposition*

**UTILISEZ-LE POUR VOS ACQUISITIONS DE FIN D'ANNÉE**

---



**PULVÉRISATION ET  
CLASSEMENT DE  
MINÉRAIS ET PRO-  
DUITS CHIMIQUES**

BROYEURS A GALETS RAYMOND ET  
BOWL MILL BROYEURS A BOULETS •  
BROYEURS A PERCUSSION "RESOLUTOR"  
MATÉRIEL DE CLASSEMENT "TYLER" •  
CRIBLES • SÉPARATEURS ETC

**AUTRES SPÉCIALITÉS**  
FOYER ET GRILLES MÉCANIQUES  
CHARBON PULVÉRISÉ  
GÉNÉRATEURS DE VAPEUR  
ÉPURATION DES EAUX

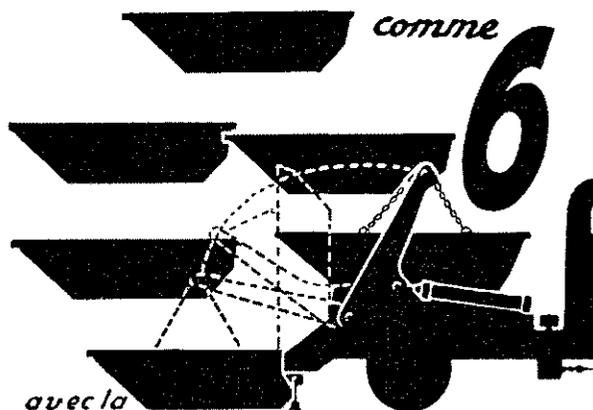


**STEIN ET ROUBAIX**

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 280 000 000 DE FRANCS  
24, rue Erlanger, Paris-16<sup>e</sup> - Tél. + JASmin 94-40  
USINES : ROUBAIX, LANNOY, LA COURNEUVE

OCERP 10249

*une technique révolutionnaire,  
des économies massives!*  
*..votre camion travaillera*



**MULTI  
BENNES MARREL**  
BREVETÉE

RUE PIERRE COPEL S<sup>t</sup> ETIENNE LOIRE

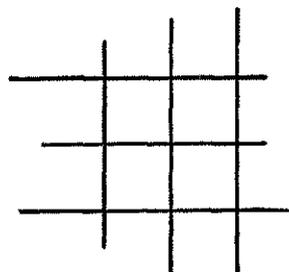
MATÉRIEL DE RÉPANDAGE  
SIGNALISATION OFFICIELLE  
SIGNALISATION DE CHANTIERS  
SIGNALISATION ÉLECTRO-AUTOMATIQUE  
BALAIS DE ROUTE



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

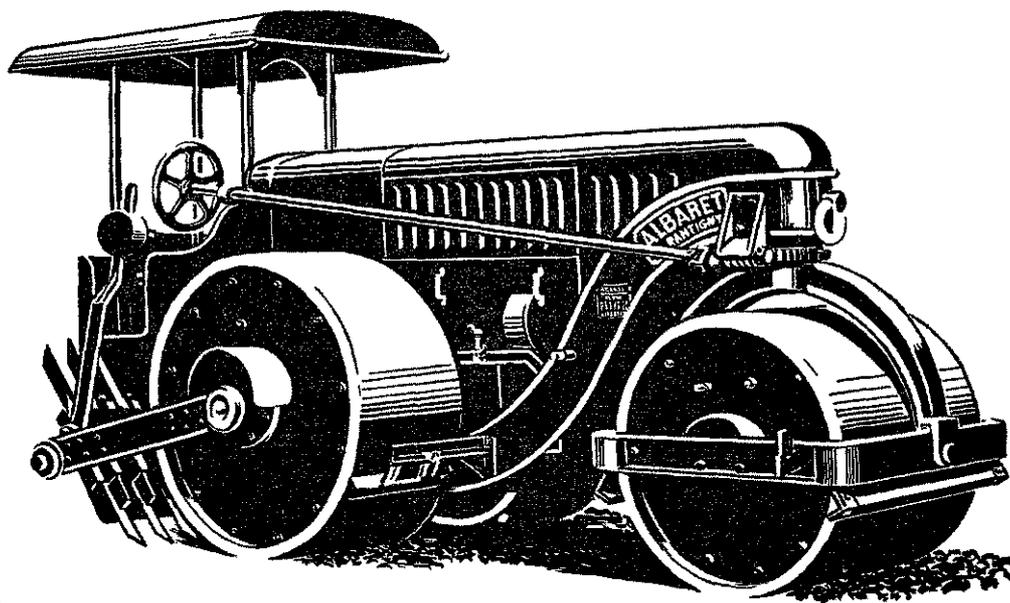
ETABLISSEMENTS  
**VALLETTE & PAVON**

S.A.R.L. AU CAPITAL DE 12 000 000 DE FRANCS  
17, RUE MASSENA - LYON TELEPHONE LALANDE 24 47  
TELEGRAMMES VALPAVO LYON



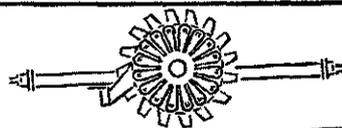
# ALBARET

RANTIGNY (Oise)

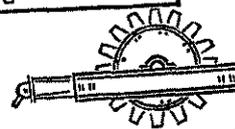


**ROULEAUX COMPRESSEURS**

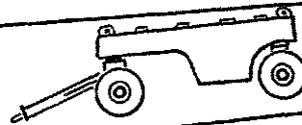
**ROULEAUX TOURNEPIEDS**



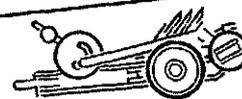
**ROULEAUX A PIEDS DE MOUTON**



**ROULEAUX A PNEUS**



**PIOCHEUSES POUR ROUTES**



Tél. 148 & 184 à Liancourt