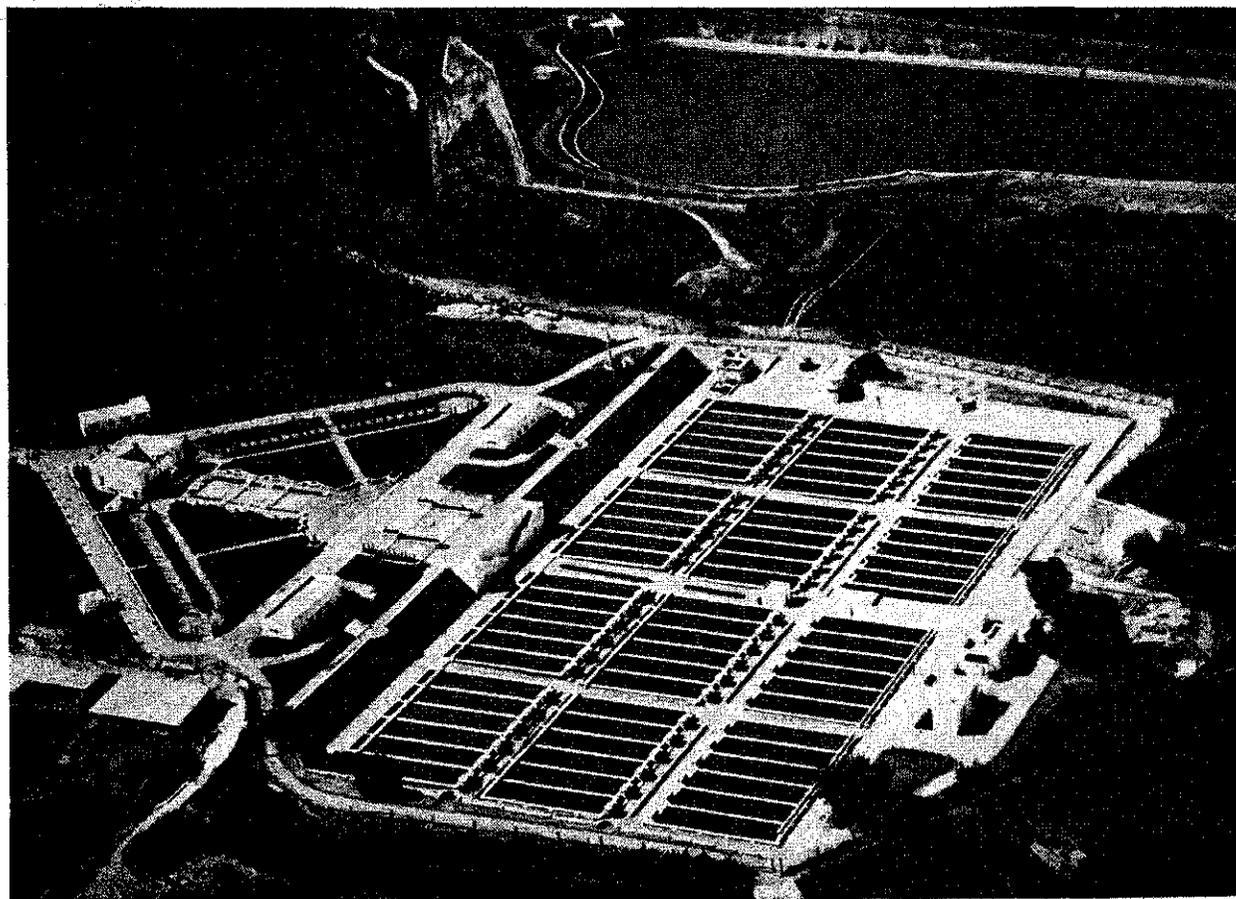


BULLETIN
DU

P.C.M.



ALIMENTATION EN EAU POTABLE DE LA VILLE D'ORAN
Station de filtration de Bou-Hallou (photo n° 1)

CD 100
*pour l'utilisation
de tous engins tractés*



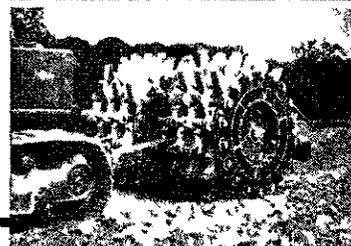
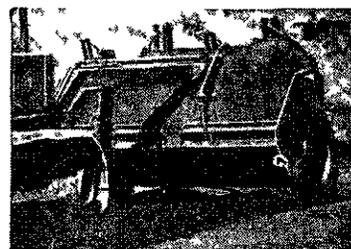
La grande maniabilité et la surpuissance du **CD 100** **CONTINENTAL** lui permettent de triompher de toutes résistances inhérentes aux engins tractés, et, à tous les problèmes qui se posent sur vos chantiers : travaux routiers, nivellement, évacuation des matériaux à longue distance, compactage, etc.

Continental

ÉTABLISSEMENTS RICHARD FRÈRES

Société Anonyme au Capital de 225 000 000 de Francs

SIÈGE SOCIAL. 19, RUE DU BOURBONNAIS, LYON 5^e - TEL. BU. 75 53, 75-54 et 75-55
BUREAU A PARIS. 14, RUE DE MARIGNAN, PARIS 8^e - TÉL.: ELY. 05-40 et 05-41



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P. C. M.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII^e
Téléphone : LITré 93.01

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e
Téléphone : VAUgirard 56.90

SOMMAIRE

A propos du Centenaire de Philippe LeBOY	2	Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :	
Urbanisme	2	Séance du 3 mars 1955	35
La Page du Président	3	Séance du 13 mars 1955	36
Reunions périodiques d'Inspecteurs Généraux	3	Procès-verbaux des réunions du Sous-Comité de la	
Élargissement du Pont Saint-Georges à Périgueux	4	Section Ponts et Chaussées :	
Alimentation en eau potable de la Ville d'Oran (suite)	7	Séance du 3 mars 1955	37
Assemblée Générale Annuelle du P.C.M. en 1955 :		Séance du 13 mars 1955	38
Composition des Sous-Comités de Section du		Activité des Groupes	
P.C.M.	19	Groupe du Mans	39
Composition du Comité du P.C.M.	20	Amicale d'Entr'aide aux Orphelins des Ingénieurs	
Procès-verbal de l'Assemblée Générale Annuelle		des Ponts et Chaussées et des Mines	40
de 1955	21	Congrès des Hygiénistes et Techniciens Municipaux.	41
Rapport moral du Président	22	Mutations dans le Personnel	42
Rapport financier du Trésorier	31	Naissances, Mariages, Décès	44

Ingénieurs des Ponts et Chaussées... Attention !
le Congrès des Hygiénistes et Techniciens Municipaux
 a lieu fin Mai à Rouen et au Havre...
 Voyez l'article page 41 du présent Bulletin

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie. (Article 31 de son règlement intérieur)

Philippe LEBON

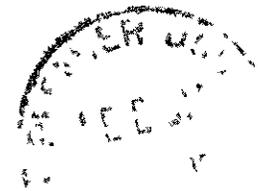
Ingenieur des Ponts et Chaussées

Inventeur du Gaz d'Eclairage

*Philippe fils légitime du sieur Jean Francois Lebon, garde en son
vétéran en la présenta de son bôtel, et grande presôn de France, et de
Marie Ambroise sieur de Mauveron son épouse, nant que moi de la*

*Je soussigné, le sieur de la Roche, curé de Brachay, au diocèse de Paris, et
de la paroisse de Brachay, au diocèse de Paris, en vertu de la licence
qui m'a été donnée par le sieur Philippe Lebon, de Brachay, au diocèse de Paris,
marchand de Logis de grand commerce, chevalier de l'Ordre royal et militaire
de Saint Louis, et pour sa femme Dame Françoise Laurent épouse du sieur
Joseph François Bourquin, ancien Contrôleur des Droits patrimoniaux de la
ville de Paris, qui ont signé, ainsi que ledit Lebon, père de l'enfant*

Françoise Laurent Bourquin
Lebon *Legende des Batoum*



Acte de baptême de Philippe Lebon (Brachay, 29 mai 1767).

Le N° de janvier 1955 du Bulletin du P.C.M. a rappelé (page 2) le cent-cinquantième de la naissance de Philippe **Lebon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Inventeur du gaz d'éclairage et a signalé la belle exposition organisée à cette occasion par les Archives Nationales.

Voici un autre document : émission d'un timbre spécial à l'effigie de **Lebon**, avec carte postale reproductisant l'acte de naissance et cachet spécial d'envoi, à partir de Brachay, lieu de naissance de **Lebon**.

URBANISME (1)

Plusieurs Camarades ont déjà répondu à l'appel lancé dans le présent Bulletin du P.C.M. pour des études d'urbanisme en liaison avec la Société Française des Urbanistes. Le Comité du P.C.M. les en remercie et constate avec plaisir le mouvement d'intérêt suscité par cet appel.

Une rédaction un peu hâtive a peut-être soulevé

quelques malentendus, en laissant croire que c'est seulement depuis dix ans que nos Camarades se sont soucés des problèmes d'urbanisme et sont entrés en contact avec les Architectes-Urbanistes.

En fait, l'œuvre de la reconstruction a été précipitée et même entreprise depuis 1940 sous l'impulsion de notre Camarade **Muffang**, alors Commissaire à la Reconstruction. Il convient de signaler tout particulièrement l'effort accompli par notre Camarade, dans une époque difficile.

(1) Voir N° de mars 1955 du Bulletin du P.C.M. page 2

La Page du Président

J'ai eu à écrire beaucoup au titre du P.C.M. ces derniers jours : vingt-cinq pages dactylographiées pour le Rapport Moral à l'Assemblée Générale, huit pages pour l'allocution du Dîner ; je ne suis guère écrivain et ce fut pour moi un travail pénible. Est-ce la raison pour laquelle je me sens sans courage devant cette modeste Page à remplir ? ou n'est-ce pas, au début d'une nouvelle année « présidentielle » quelque doute sur l'intérêt et l'utilité de poursuivre dans la même voie la tâche entreprise ? Une méchante lettre, reçue d'un Ingénieur des Ponts, doit être à l'origine de ce doute.

La voici : « A la suite de l'article paru dans le n° 2, février 1955 du Bulletin du P.C.M. sous le titre : « La Page du Président », article sur lequel je ne suis pas d'accord, les idées exprimées ne correspondant pas aux miennes, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je donne ma démission de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ».

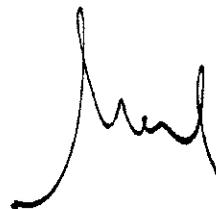
Cette attitude, je le dis tout net, m'apparaît odieuse ; elle s'inscrit à l'encontre de tous les sentiments de coopération et de camaraderie qui sont la base même de notre Association.

J'admets naturellement fort bien que l'on ne soit pas toujours de mon avis et qu'on me le dise. Et en écrivant la Page incriminée je savais

par avance qu'elle pourrait susciter diverses critiques, car c'est une tâche malaisée que de vouloir troubler certains errements ; j'étais tout prêt à examiner ces critiques et même à leur donner la plus large publicité ; or, je n'en ai pas eu, que ce brutal claquement de porte.

Je tiens à souligner que les libres propos de cette Page sont toujours émis sans que le Comité en ait eu préalablement connaissance, qu'ils n'engagent pas valablement le P.C.M., mais moi seul, sans d'ailleurs vouloir ignorer que la charge qui m'est confiée peut donner à ces propos et notamment à l'extérieur même de nos Corps, une résonance et une importance plus considérables qu'écris par un autre Camarade. Cette responsabilité doit-elle cependant m'inciter à me taire ou à ne parler que de la pluie et du beau temps ?

Allons ! Cette Page est quand même écrite ; elle a deux qualités, elle est brève et elle ne peut choquer personne.



RÉUNIONS PÉRIODIQUES D'INSPECTEURS GÉNÉRAUX

Nous sommes priés d'aviser Messieurs les Inspecteurs Généraux en activité et en retraite que certains de leurs Camarades se réunissent le premier mercredi de chaque mois à déjeuner au

Restaurant des Ministères, 30, rue du Bac à Paris et qu'ils peuvent, sans même avoir besoin de s'annoncer, prendre part à ce déjeuner.

Elargissement du Pont de Saint-Georges, à Périgueux

Le problème se pose souvent, pour les Services routiers, de ponts en maçonnerie à élargir.

Il s'agit le plus fréquemment d'ouvrages anciens qui, même lorsqu'ils sont de dimensions médiocres et sans recherche spéciale, sont devenus partie intégrante des sites dans lesquels ils se trouvent.

Aussi, les Services hésitent-ils parfois à engager une opération d'élargissement, certes utile, mais qui risque de défigurer le pont qui doit en être l'objet.

Un tel problème se présentait pour le pont de Saint-Georges à Périgueux, donnant passage sur la rivière d'Isle aux R.N. 21 et 89.

Cet ouvrage qui fut construit de 1756 à 1767, se trouve dans un site classé dominé par l'imposante cathédrale Saint-Front et son architecture massive accompagne assez bien celle de la basilique.

Il convenait donc que l'élargissement projeté

ne vint pas rompre l'harmonie existante du site.

En fait, la solution adoptée, sur les conseils du Service Central d'Etudes Techniques et après consultation des Monuments Historiques dont les suggestions nous ont été très précieuses, a permis de réaliser l'élargissement nécessaire, non seulement sans abîmer l'ouvrage, mais encore en donnant à celui-ci plus de caractère par un entablement d'importance accrue et une ligne d'ombre mieux marquée.

Aussi et bien qu'il s'agisse d'un ouvrage de dimension assez modeste, a-t-il paru intéressant de donner dans cette revue quelques détails sur l'opération réalisée.

M. l'Ingénieur en Chef **Genestier**, notre Adjoint, qui a eu la charge d'étudier et de faire exécuter les travaux, a bien voulu rédiger à cet effet la note qui suit.

R. Chamboredon,

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Le Pont de Saint-Georges, à Périgueux, donne passage sur la rivière l'Isle aux Routes Nationales :

- N° 21 de Paris au Cirque de Gavarnie,
- N° 89 de Lyon à Bordeaux.

Il supporte de ce fait un important trafic de poids lourds en toutes saisons et une circulation intense de voitures pendant la saison touristique.

Sa largeur insuffisante de 6 m. 20 entre trottoirs de 0 m. 82 faisait craindre des accidents pour les nombreux cyclistes et piétons qui l'empruntent aux heures de pointe de l'activité urbaine.

Aussi, notre Service a-t-il proposé l'inscription des travaux d'élargissement de cet ouvrage en première urgence au Fonds d'Investissement routier.

Description de l'ouvrage.

Le Pont de Saint-Georges est un ouvrage en maçonnerie comportant deux piles en rivière et trois arches en anse de panier de 19 m. 44, 21 m. 10 et 19 m. 44 d'ouverture. Avant élargissement, il supportait une chaussée de 6 m. 20 entre trottoirs de 0 m. 82 et des parapets en pierre de taille de 0 m. 50 d'épaisseur. La largeur utile entre tympans est de 8 m. 85 et la longueur totale entre culées de 67 m. 80. Ce pont présentait enfin un profil en long en dos d'âne de 0 m. 60 de hauteur.

Conception de l'élargissement.

L'étude du projet d'élargissement a été entreprise dès l'inscription des travaux au Fonds d'Investissement Routier intervenue le 22 décembre 1952.

La circulation pouvant être déviée momentanément par un pont urbain situé à 300 mètres en amont, le projet n'avait pas à tenir compte des exigences de celle-ci, sauf à réduire au minimum la durée des travaux.

Par contre, le tablier à réaliser devait satisfaire à des conditions d'esthétique et permettre la réinstallation de plusieurs canalisations existant sous la chaussée et sous les trottoirs (eau, gaz, électricité, câbles téléphoniques urbains et de télécommunications).

Ces problèmes furent facilement résolus au cours de conférences tenues avec les Architectes des Beaux-Arts et les Ingénieurs des différents Services en cause.

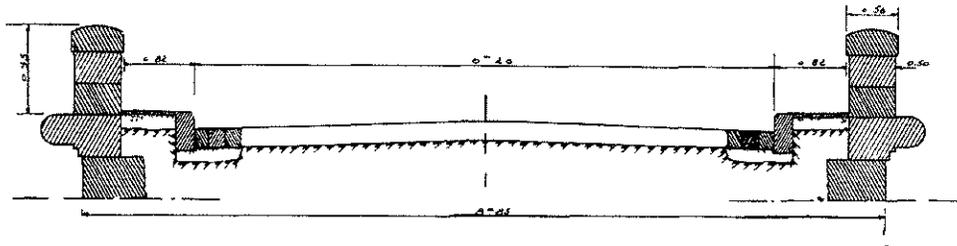
Description de l'ouvrage.

a) Généralités.

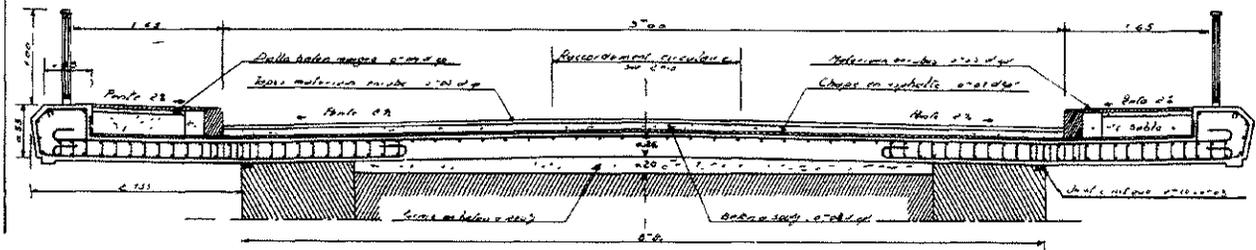
Le projet d'élargissement approuvé par l'Administration Supérieure le 31 mai 1952 comportait essentiellement le dérasement des superstructures du pont jusqu'au niveau des tympans et la construction à ce niveau d'une dalle générale en béton armé supportant, à ses extrémités, les trottoirs en encorbellement.

ELARGISSEMENT DU PONT DE S^t GEORGES A PERIGUEUX

Coupe transversale avant élargissement



Coupe transversale après élargissement



Ce procédé d'élargissement préconisé dans certains cas par le Service Central d'Etudes techniques offrait l'avantage d'une réalisation facile et rapide et supprimait les poutres-consoles souvent peu esthétiques sur les ouvrages urbains et, en tout état de cause, à éliminer sur le pont de Saint-Georges.

Seules les parties en porte à faux de la dalle nécessitaient quelques précautions dans l'exécution des coffrages pour obtenir sur la plinthe des lignes absolument pures.

Dans le sens longitudinal, le dos d'âne formé par l'ancien ouvrage a été remplacé par deux courbes paraboliques tangentes aux rampes d'accès et se raccordant sur l'axe transversal de l'ouvrage (Rayon de courbure : 1.000 m. environ).

Tous les éléments du tablier : dalle, chaussée, trottoirs et plinthes présentent le même profil longitudinal.

Dans le sens transversal, le tablier comporte une chaussée de 9 mètres entre trottoirs de 1 m. 65 entièrement en encorbellement.

Les garde-corps métalliques de 1 mètre de hauteur sont en aciers laminés de section rectangulaire pour les deux lisses et pour la main courante à angles arrondis et de section carrée (0,03) pour les barreaux.

L'éclairage du pont est assuré par huit candélabres installés à l'aplomb des appuis, par les soins et aux frais de la Ville de Périgueux.

b) Tablier.

Le tablier est constitué par une dalle d'épaisseur uniforme — (0 m. 26) coulée sur une couche de béton maigre réglée suivant le profil définitif de la chaussée (deux versants plans inclinés à 2% et raccordés par une courbe sur 1 mètre de part et d'autre de l'axe).

Dans la partie en porte à faux, la dalle a été relevée de 4 centimètres pour améliorer l'aspect général du tablier. Elle se termine par une plinthe de 0 m. 62 d'épaisseur totale englobant, outre l'épaisseur de la dalle générale, l'évidement des trottoirs pour le passage des canalisations et le dallage.

La dalle est protégée, sur toute sa largeur, contre les infiltrations d'eau, par une chape en asphalté coulé de 1 centimètre d'épaisseur.

c) Chaussée et trottoirs.

La chaussée est constituée par un tapis en gravillons enrobés de 0 m. 05 d'épaisseur assis sur une forme en béton de 0 m. 10.

Le tapis en gravillons enrobés règne jusqu'aux bordures de trottoirs. Ces bordures en pierre dure, posées à bain de mortier sur la dalle, s'appuient sur une murette en béton de 0 m. 20 d'épaisseur.

Les rigoles des trottoirs ont été garnies de sable après la pose des canalisations et le dallage est constitué par une couche de béton maigre de

0,04 d'épaisseur recouverte d'un tapis en gravillons enrobés de 0,03.

Le tablier pouvant se dilater librement à ses extrémités, il n'a pas été prévu de points de dilatation dans la dalle.

d) Epreuves.

Les épreuves des trottoirs en encorbellement ont été faites au moyen de fleximètres. Sous la charge réglementaire de 400 kg par mètre carré laissée sur les trottoirs pendant 6 heures consécutives, la flèche constatée a été nulle.

e) Quantités et prix.

Les principales quantités de matériaux mis en œuvre sont les suivantes :

— Aciers ronds pour béton	37 T.
— Béton armé à 400 kg	274 m ³
— Béton ordinaire dosé à 300 kg	66 m ³
— Béton maigre dosé à 200 kg	100 m ³
— Bordures de trottoirs en pierre dure..	145 ml
— Gravillons enrobés (chaussée et trottoirs)	55 m ³
— Pierre de taille pour parapets sur rampes d'accès	10 m ³
— Garde-corps métallique	15 T.

La dépense totale s'est élevée à 14 millions pour une longueur d'ouvrage de 62 m. 80 et un élargissement entre nus des parapets ou garde-corps de (12 m. 30 — 7 m. 85) = 4 m. 45.

f) Délai d'exécution.

Les travaux commencés le 10 mars 1953 étaient terminés le 11 juillet suivant, date imposée à l'entreprise pour le rétablissement de la circulation sur le pont.

Particularités de l'exécution.

L'exécution des coffrages des trottoirs en encorbellement mérite une mention spéciale en raison de l'intérêt qui s'attachait, ainsi qu'il a été dit plus haut, à l'obtention en élévation de lignes paraboliques parfaitement parallèles et bien dressées. Pour obtenir ce résultat, il était indispensable de multiplier au maximum les points d'appui des cintres et d'éviter, en tout état de cause les grandes portées génératrices de fléchissements.

La solution présentée par l'entreprise adjudicataire, quoique moins classique, a été jugée préférable à la solution présentée par les autres entreprises qui consistait à constituer les supports des coffrages par des tubes disposés en fuseaux et s'appuyant sur les socles des piles et des cu-

lées. La solution adoptée, à la fois simple et relativement économique, a consisté à placer contre les tympans, des consoles en charpente espacées de 0 m. 66 d'axe en axe. Ces consoles ont été assujetties en tête contre les maçonneries du pont au moyen de tirants filetés traversant les tympans et dont l'extrémité, terminée en crochet, était ancrée dans une longrine en béton maigre régnant sur toute la longueur de l'ouvrage.

Le serrage définitif des tirants sur les consoles s'effectuait au fur et à mesure du réglage des consoles à la cote fixée au profil en long pour le dessous du trottoir.

Ce dispositif n'a donné lieu à aucun mécompte, les charpentes ayant parfaitement supporté, sans aucune flexion, la charge de béton armé de 1.400 kilos par mètre courant de coffrage.

Les essais préalables effectués sur une série de trois consoles chargées à 1.500 kg par mètre carré avaient d'ailleurs été concluants.

Ajoutons que le gris obtenu pour le béton grâce à l'agrégat employé, s'est heureusement confondu avec la patine des anciennes maçonneries, de telle sorte que les encorbellements ajoutés se sont incorporés sans heurt dans l'ouvrage.

Conclusions.

Le procédé d'élargissement des ouvrages en maçonnerie par une dalle générale supportant les trottoirs en encorbellement, constitue sans doute une solution un peu coûteuse par la quantité de béton armé mis en œuvre, mais elle présente lorsqu'il est possible de l'employer des avantages incontestables :

- facilité et rapidité d'exécution,
- suppression des poutres-consoles d'aspect peu agréable et quelquefois difficiles à encastrier dans les maçonneries par manque de hauteur au-dessus de l'extrados des voûtes,
- chaussée, bordures de trottoirs et garde-corps absolument indéformables,
- vibrations des trottoirs éliminées par suite de la grande inertie de la dalle,
- enfin, commodité d'installation des canalisations dans les trottoirs ainsi que des candélabres d'éclairage sur la plinthe.

Le projet a été étudié et réalisé sous la haute direction de M. l'Ingénieur en Chef **Chamboredon** et avec le concours de MM. **Manus** et **Teyssier**, Ingénieurs T.P.E.

Les travaux ont été exécutés dans les délais fixés et à notre entière satisfaction par l'Entreprise.

J. Genestier,
Ingénieur en Chef Adjoint.

Alimentation en eau potable de la ville d'Oran

suite et fin ⁽¹⁾

ÉPURATION DES EAUX

CHAPITRE I

CARACTERISTIQUES DES EAUX BRUTES DE BENI BAHDEL

La Tafna prend sa source au Sud de Tlemcen, près de Sebdu. Le barrage des Béni Bahdel, situé au confluent de l'Oued Krémis et de la Tafna, reçoit un débit annuel moyen de 47×10^9 mètres cubes d'un bassin versant de 1.020 km^2 , sa contenance est de $65 \times 10^9 \text{ m}^3$ avec des débits instantanés allant de 0,35 à $400 \text{ m}^3/\text{sec}$.

Aperçu Tectonique (Domergue).

La tectonique est simple : le bassin versant est essentiellement constitué par un plateau en forme de très large synclinal, très légèrement ondulé du Nord au Sud — bordé de crêtes d'altitudes 1.100 à 1.500 m. et seules quelques profondes vallées d'érosion et grandes fractures rompent l'uniformité de la stratigraphie.

La cuvette de collecte au barrage est à la cote de thalweg de 600 m. la crête de l'ouvrage étant à 654 m. 25.

Hydrographie - Altimétrie.

Le régime hydrographique est semi torrentiel, avec drainage par les trois vallées principales de la Tafna, du Krémis et du Kheira.

Le régime des nappes aquifères situe celles-ci à quatre niveaux bien définis :

- crétacé du Merchil — faible débit,
- Kiméridjien supérieur — nombreuses sources à grand débit,
- base des calcaires bleus du Kémiridjien inférieur — nombreuses sources,
- grès séquanien — retenues faibles à l'horizon des calcaires à échinides.

Les sources du Kiméridjien sont le plus souvent des résurgences des avens dolomitiques.

Pluviométrie.

La moyenne pluviométrique s'échelonne entre 465 mm. et 540 mm. sur l'ensemble du bassin

plus spécialement sur le premier et le dernier trimestre.

Les précipitations les plus importantes peuvent avoir lieu, soit en octobre, soit au printemps.

Géologie superficielle (L. Gentil).

Les 1.000 km^2 du bassin sont situés essentiellement dans une zone géologique d'origine Jurassique Supérieur.

Les dolomies et calcaires à stéroènes y sont dominants. Rares exceptions sur une partie de la rive gauche de l'Oued Krémis où les marnes et calcaires du Jurassique inférieur moyen forment un versant assez raide : quelques affleurements du Jurassique inférieur, caractérisés par les calcaires liasiques bleu-noir : une légère boutonnière primaire sans influence sur les caractéristiques sédimentaires d'ensemble.

Le thalweg du lit supérieur du « Kheira » se situe essentiellement dans les sédiments quaternaires continentaux caractérisés par les tufs, travertins et éboulis calcaires du Kiméridjien : quelques affleurements du crétacé inférieur au Nord et au Sud de Sebdu.

Végétation.

La plus grande partie du bassin versant est couverte d'une végétation broussailleuse ou forestière (chênes-lièges, chênes Kermies...), peu de terres de culture sinon dans la vallée haute de la Tafna et du Kheira. Quelques rares prairies naturelles dans les marnes humides.

Habitat.

En dehors du village de Sebdu, situé à 15 km. en amont du barrage, quelques rares fermes isolées : la vie pastorale règne sur les escarpements où paissent quelques troupeaux d'ovidés.

Conclusions d'ensemble sur ces caractéristiques.

Ce bassin versant a une unité de constitution favorable à une eau brute homogène de qualité : les débâcles boueuses sont rares, les précipitations exceptionnelles se situant en octobre et au printemps : le ruissellement est grandement sta-

(1) Voir n° de janvier et mars du Bulletin du P.C.M.

bilisé par la végétation, et l'érosion amoindrie de ce fait.

L'altitude et la présence de nappes régulatrices favorisent une température d'eau relativement basse.

La faiblesse de l'habitat réduit les chances de pollutions excessives.

La pluviométrie, bien équilibrée, permet d'assurer au barrage de Béni Bahdel un rôle de tampon de crues joint à un rôle de réserve d'irrigations, ceci sans trop de risques.

La présence de ce barrage permet à l'eau brute une maturation par auto-épuration sous l'influence des rayons solaires et par la précipitation spontanée des bicarbonates de chaux, équivalant à une véritable coagulation naturelle suivie de décantation : seules les périodes de précipitation exceptionnelles rompent cet équilibre.

Les eaux brutes ainsi livrées à la station d'épuration sont donc susceptibles d'être fraîches, généralement claires, bactériologiquement saines : ce sont des conditions extrêmement favorables : elles sont en général en état d'équilibre et seul, leur degré hydrotimétrique élevé (28° total) crée une difficulté, un certain pouvoir incrustant étant à redouter ; les apports d'eaux souterraines dans le lit de la Tafna augmentant sensiblement la sur-saturation en bicarbonate de chaux.

La teneur en matières organiques, exprimée en oxygène, est de 1 à 8 mgr. en milieu acide, 1 à 6 en milieu basique.

Ces eaux sont bactériologiquement peu polluées : les analyses ont révélé les chiffres moyens suivants :

Germes microbiens	1.000 au cm ³
Microbes liquéfiant la gélatine..	1.100 au cm ³
Germes de moisissure	400
Bacterium Coli	750 par litre

Le traitement appliqué à ces eaux comporte :

— La **clarification** dans une station de filtration située au Bou-Hallou à 13 km. du barrage, au débouché du tunnel de Béni Bahdel et un traitement complémentaire pour la **protection de la canalisation** contre les incrustations

— Une **stérilisation de sécurité** à l'arrivée au brise-charge n° 8 à Oran.

CARACTERISTIQUES DES EAUX DE LA TAFNA

Résidu sec à 180° (phase liquide)	404 mg/l
— hydrotimétrique total	28°
— hydrotimétrique permanent après ébullition	16°
Réserve basique ou alcalinité totale en CO ² Ca	220 mg/l
Indice d'hydrogène, pH	7,8
Indice d'hydrogène après ébullition, pH	8,3

Matières organiques, exprimées en oxygène du permanganate, milieu alcalin	2,6 mg/l
Matières organiques, exprimées en acide oxalique	20,8 mg/l
CO ² libre, en CO ²	6 mg/l
CO ² semi combiné des bicarbonates, en CO ² ..	74 mg/l
CO ² combiné des carbonates, en CO ²	87 mg/l
CO ² total, en CO ²	167 mg/l
Sels de calcium en Ca	48 mg/l
Sels de magnésium en Mg	26 mg/l
Sels de sodium en Na	21 mg/l
Sulfates en SO ⁴	24 mg/l
Silice et silicates en SiO ²	13 mg/l
Alumine, oxyde de fer, en Al ³ O ³ + Fe ² O ³ ..	0,6 mg/l
Oxygène dissous	6,4 mg/l

Essai d'agressivité au marbre :

	D° hydrotimétrique	Résistivité
avant contact	34°	1700
après 24 heures	34°	1710
après 48 heures	34°	1710

Essai d'adoucissement pour chaudière (Vignon-Meunier) :

Avant adoucissement 34° T. hydrotimétrique
traitement CaO 95 mg au litre
CO² Na² 115 mg au litre.

Après traitement, 24 heures contact à froid et repos
7° T.H.

L'abaissement n'est pas complet à cause d'un excès de sels.

COMPARAISON DES EAUX DE BREDEAH ET DE LA TAFNA

DÉSIGNATION	TAFNA	BREDEAH
pH	8,1	7,9
D° hydrotimétrique	28°	130
Résistivité à 18°	2.400	
Extrait sec à 18° (mg/l)	320	4.400
Cl (des chlorures)	40	1.910
SO ⁴	14	630
CO ²	130	260
Na	32	1.040
Ca	16	360
Mg	25	150
CO ² agressif	Néant	
CO ² équilibrant	6	
CO ² semi-combiné	74	
Alcalinité (en CO ² Ca)	220	
Fe ³ O ³ + Al ³ O ³	1,5	

CHAPITRE II

STATION DE FILTRATION DU BOU-HALLOU

Thème de traitement.

Les eaux brutes de Beni Bahdel arrivent à la station, soit après passage dans un bassin de compensation de 80.000 m³, soit directement en by-pass : elles franchissent l'Oued Bou-Hallou par une passerelle aqueduc avant d'entrer dans la station (Photo n° 1) (1).

Les eaux brutes distribuées par un canal général sont :

— d'abord préfiltrées dans 24 préfiltres en parallèle à la vitesse limite de 30 m/24 h. par mètre carré ;

— ensuite filtrées dans 48 filtres à la vitesse limite de 15 m/24 h. par mètre carré.

Cette station fonctionnant en fait au tiers de son débit pendant plusieurs années, travaille donc en filtration **lente** jusqu'à nouvel ordre.

Les eaux peuvent recevoir si nécessaire, après la préfiltration, un **traitement algicide**, soit chloré, soit cuprique.

Après filtration, une injection périodique de gaz carbonique est effectuée dans l'eau filtrée aux fins de carbonication, afin de pratiquer s'il y a lieu une désincrustation des appareillages et de la conduite en acidifiant artificiellement l'eau filtrée. Cette opération a pour effet de dissoudre les dépôts de carbonate de chaux qui auraient pu se déposer sur les surfaces depuis la dernière injection.

Le schéma de marche de l'eau se concrétise par les plans d'eau suivants :

— Ouvrage entrée d'eau : niveau variable de..... 607.75 à 604.02

— Canal d'eau brute et préfil-	
tres	603.85
— Filtres	602.42
— Restitution à l'aval	} 601.51 débit nul 601.27 débit max.

Bassins filtrants.

Les 24 préfiltres et 48 filtres sont des bassins rectangulaires allongés en béton armé (photo n° 2) d'un type uniforme, de 150 m² de surface utile, avec lavage par retour d'eau et air soufflé et comportant :

- une vannette d'entrée,
- une goulotte centrale de répartition et d'évacuation des eaux de lavage,
- un fond poreux avec dalles préfabriquées reposant sur des gaines-solins spéciales perforées et destinées au soufflage et recouvertes d'un béton poreux spécial type Chabal,
- une couche de matériaux filtrants sélectionnés à partir des sables siliceux provenant de l'arène granitique de Nedroma, à 80 km. de la station :

épaisseur	: 65 cm. sur les préfiltres
épaisseur	: 70 cm. sur les filtres
granulométrie	: 1,5 à 3 mm préfiltres
—	0,5 à 1,8 filtres

- une chambre de sortie étanche avec le dispositif de régulation hydraulique automatique,
- un appareillage de lavage par bi-siphonage.

Appareillages.

— **Force motrice** : Deux transformateurs électriques de 22.000/220 V. d'une puissance de 65 KVA utilise le courant en provenance de Beni-Bahdel, en interconnection générale.

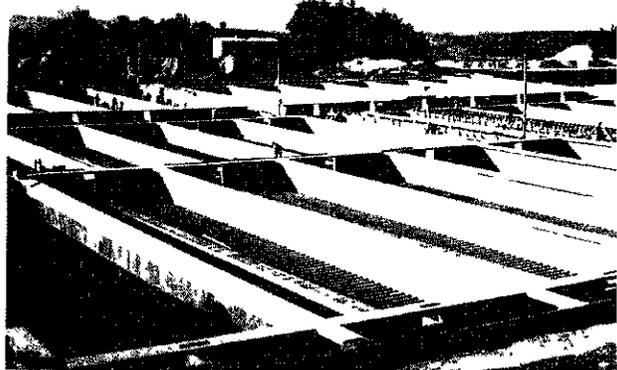


Photo n° 2. — Bassins filtrants

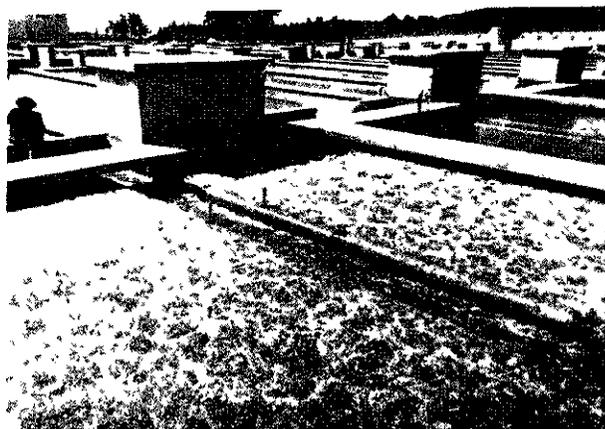


Photo n° 3. — Lavage de filtres

— **Réseau d'air soufflé** : Une centrale de surpression est équipée de deux groupes électro-surpresseurs type Roots de la Cie des Compteurs de Montrouge — de 100 CV chacun, d'un débit de 3.000 litres/seconde à 300 g/cm².

Une télécommande électrique permet de commander l'arrêt ou la marche à partir des bassins, grâce à une armoire relais « Apirelec ».

L'air est aspiré par une chambre de dépoussiérage avec filtres à huile, pour éviter les poussières fines, notamment en cas de vent de sables.

L'air surpressé est distribué dans l'ensemble des bassins par un réseau en Eternit, chaque bassin étant équipé d'un clapet de soufflage en tête alimentant la nourrice d'air axiale, sur laquelle sont branchées en arêtes les gaines perforées de soufflage.

— **Réseau d'eau de lavage** : une station de pompage en sous-sol dans l'axe de l'installation, comporte deux groupes électro-pompes de 90 l/s. à 10 m., qui refoulent automatiquement l'eau filtrée prélevée dans la bêche de restitution générale dans un réservoir enterré de 500 mètres cubes qui domine la station dans son axe.

Ce réservoir est habillé par un escalier à double accès : une vanne tubulaire « Neyrpic Chabal » commande le départ de l'eau sur le réseau de lavage, établissant une charge constante quel que soit le niveau dans le réservoir.

Les pompes sont commandées automatiquement par les variations de niveau du réservoir.

Le réseau de distribution est en fonte dans l'ensemble de l'installation et alimente chaque bassin par des vannes d'entrée.

— **Régulation générale** : la solution adoptée permet, par des appareils purement hydrauliques, un automatisme complet et de grande sécurité pour répondre à la demande en eau filtrée de l'aval.

Ce problème est résolu de la façon suivante :

1) Le calcul des goulottes d'alimentation et de collecte de la station permet de maintenir à tous débits un plan sensiblement horizontal dans chaque étage d'alimentation ou de collecte, les pertes de charge étant alors négligeables.

2) La sortie de chaque bassin se fait par une vanne tubulaire auto-compensatrice de colmatage dont le degré d'ouverture est fonction du niveau dans la chambre étanche de sortie, en amont d'un orifice calibré noyé qui alimente une goulotte de collecte primaire : la demande augmentant, le niveau de cette goulotte a tendance à baisser et à faire donner par ces orifices un débit supérieur : le niveau baissant alors dans la chambre commande l'ouverture de la vanne et augmente le débit du filtre.

Cette vanne est auto-compensatrice du colmatage, car elle commande en fait un niveau constant à l'amont de l'orifice calibré, donc le débit du filtre, quel que soit son colmatage.

3) Un tampon est ménagé entre les deux étages de traitement grâce à une goulotte de collecte des eaux préfiltrées à niveau variable (d'environ 30 cm.) reliée à une goulotte auxiliaire de distribution d'eau préfiltrée, par quatre vannes Neyrpic à niveau aval constant commandant l'appel sur la première goulotte (une vanne par groupe de six préfiltres).

Le maintien d'un niveau constant dans cette goulotte aval (plan d'eau des filtres) est assuré par l'ouverture ou la fermeture de ces quatre vannes, grâce à un niveau témoin pris dans cette goulotte et répercuté aux quatre pots de vannes par une canalisation auxiliaire.

4) L'ouvrage de tête comporte une vanne tubulaire d'un mètre de diamètre et de 6 mètres de hauteur, maintenant un plan d'eau aval constant quel que soit le niveau dans l'ouvrage d'entrée, celui-ci jouant le rôle d'une cheminée d'équilibre et quel que soit le débit appelé.

5) L'écoulement à la sortie de la station ne se fait en écoulement libre qu'exceptionnellement, la canalisation d'Oran étant toujours en charge : la restitution de l'eau filtrée comporte, entre les débits nul et débit maxima, un décretement de 23,5 centimètres seulement.

Ces dispositions assurent, non seulement la régulation de l'ensemble de la station, mais une iso-répartition précise entre les préfiltres d'une part et les filtres d'autre part, quel qu'en soit le nombre en service effectif et leur colmatage propre.

Cet appareillage très simple et bien calculé, nécessite peu d'entretien et fonctionne avec un automatisme hydraulique absolu.

Sécurité : au cas exceptionnel où la vanne de tête se bloquerait et alimenterait à l'excès les préfiltres, des cols d'auto-amorçage sont prévus en permanence sur plusieurs préfiltres, amorçant alors automatiquement un ou plusieurs siphons d'égoût à 500 litres/seconde.

D'autre part un siphon déversoir de sécurité existe également à la restitution de l'eau filtrée.

Enfin, le départ d'eau filtrée est protégé, soit contre les coups de bélier, soit contre des appels excessifs accidentels (rupture de canalisation) par une vanne de sécurité commandée automatiquement, dont la remise en service exige l'intervention des préposés.

Au point de vue électrique, tous les appareillages sont protégés et le transformateur comporte une installation parafoudre complète.

Des détecteurs d'alarme électriques sont également installés.

De ce fait, cette station fonctionne en permanence, à débit variable, **sans autre intervention que pour les nettoyages**, soufflages et l'entretien général.

Dispositifs de lavage des bassins.

Le type même de l'installation ne nécessite pas de décolmatages fréquents, surtout à débit réduit : les commandes de nettoyage (clapets d'air, vannes d'eau brute et d'eau de lavage, amorçage de siphons de vidange) sont donc de ce fait simplement manuelles et non centralisées .

Chaque bassin comporte un indicateur de colmatage à cadran extérieur, permettant aux préposés de connaître à tout moment le degré de blocage de chaque bassin.

Le lavage se fait par contre courant d'eau sous pression avec soufflage de 20 litres d'air par mètre carré : le type de fond de filtre permet une excellente répartition de l'air et de l'eau.

Pendant la période de lavage, l'eau boueuse se déverse dans la goulotte centrale (photo n° 3) et aboutit à une cuve de collecte : un siphon auto-amorçable rejette cette eau à l'égoût au débit de l'apport, ce siphon étant partialisé par une entrée d'air calibrée.

A la fin du nettoyage, la partialisation est manuellement interrompue par le jeu d'un clapet d'air et le siphon s'amorce à plein débit (vidange rapide) : la baisse de niveau ainsi provoquée dans la goulotte centrale amorce à son tour deux siphons longitudinaux qui aspirent l'eau au niveau du sable, avec un déflecteur approprié pour éviter les entraînements.

Ce processus de bi-siphonnage facilite grandement l'opération de lavage.

Les eaux boueuses sont entraînées dans un réseau d'égoûts largement calculé et passent, avant rejet à l'oued, dans une chambre de récupération des sables, au cas exceptionnel où des entraînements se produiraient : ceci étant dicté par le prix élevé de ces matériaux siliceux.

Distribution de réactifs : ainsi qu'il a été vu précédemment des débacles boueuses sont rarement à craindre et ne peuvent être qu'exceptionnelles.

Pour assurer les garanties en toutes circonstances, le constructeur a prévu une éventuelle micro-granulation des eaux colloïdales au procédé « ferro mangan » : des déversements à très faibles doses sont prévus à l'arrivée de l'eau brute, de solutions permanganatées et de sulfate ferreux.

Ce procédé provoque une micro-granulation instantanée des éléments colloïdaux, sans temps

de contact, ni décantation et les rend **filtrables**, sans craindre de blocage anormal des bassins.

D'autre part, à certaines périodes de l'année, la température et l'effet actinique solaire provoqueraient des invasions d'algues dans les goulottes et bassins : un déversement judicieusement réparti est prévu pour des solutions algicides.

L'ensemble de ces préparations de déversements est groupé dans un bâtiment dit « des réactifs » accroché sur le talus de l'ouvrage en charge et comporte :

— une salle de stockage et trémies, de plain-pied avec la voirie,

— une salle de cuves de préparation et de distributeurs à réactifs.

Appareillages de carbonisation.

La maturation des eaux brutes dans le barrage provoque déjà une précipitation calcifiante d'auto coagulation.

L'évasion du gaz carbonique dissous a tendance à rompre l'équilibre carbonique de l'eau et à la rendre incrustante.

Le passage sur les préfiltres a pour effet de rétablir cet équilibre après le parcours dans le tunnel, le by-pass et la turbulence de l'ouvrage d'entrée d'eau.

Afin de reconstituer une réserve carbonique suffisante dans l'eau filtrée avant son long parcours dans la canalisation et éventuellement de dissoudre les premières traces de précipitations calcaires, il a été prévu une injection de gaz carbonique dans l'eau filtrée permettant d'intervenir chaque fois qu'il en est besoin : des détecteurs témoins d'incrustation s'échelonnent à cet effet entre le barrage et l'arrivée à Oran.

La station de carbonation comporte :

— un four gazogène de combustion (capacité 1 T. 500/jour de coke),

— une série de Scrubbers secs et humides,

— un surpresseur d'injection volumétrique,

— un réseau d'injection dans les goulottes de collecte d'eau filtrée de la partie nord de la station.

Comptage, mesure.

L'eau brute n'est en principe pas décomptée, elle l'est cependant approximativement par un jaugeage facilité par le bassin de compensation.

L'eau filtrée est mesurée à la sortie de la station par un venturi situé à 30 mètres en aval de l'ouvrage de sortie équipé d'un compteur enregistreur Olic, avec répéteur enregistreur au laboratoire.

Un canal de mesure muni d'un voile d'Anderson permet un étalonnage très précis des débits instantanés.

Bâtiments annexes.

Un laboratoire parfaitement équipé est installé à la station de traitement et permet non seulement l'exécution de tous les tests courants journaliers, mais également toutes études physiques, chimiques et bactériologiques sur les eaux par les Ingénieurs chimistes détachés à cet effet.

Des services auxiliaires comprenant en particulier les ateliers d'entretien général et mécanique, un magasin de pièces détachées, un garage, une station de pompage pour alimentation en eau des habitations, permettent en pratique, un fonctionnement autonome très sûr.

Des logements de personnel sont érigés dans l'enceinte de la station, complétés à l'extérieur par des locaux construits lors de l'exécution des travaux.

L'ensemble se présente sous l'aspect d'un jardin avec terrasses et plans d'eau, harmonieusement traité avec des rocailles de gré roux, des céramiques mauresques, des vasques décoratives et des jets d'eau.

La maison du Directeur, traitée en style néo-mauresque comporte un patio fleuri et une petite piscine où sont présentées aux visiteurs les eaux filtrées de la Station.

Exécution des travaux.

Les travaux de construction de la station de filtration se sont poursuivis de février 1949 à fin 1950.

Génie Civil.

Le Génie Civil a été exécuté par le constructeur lui-même. L'ensemble des installations étant construit en béton compact pervibré **sans enduits**, y compris les bassins.

Les carrières ont pu être établies au Bou-Hallou, après une série de recherches, très près des installations et en surplomb ce qui a permis une alimentation gravitaire de la station de concassage et du chantier de bétonnage.

Les terrains, bouleversés ont nécessité une découverte assez importante — et les matériaux ont été sévèrement triés.

Les calcaires durs utilisés donnaient des agrégats satisfaisants en 5 — 15 et 10 — 25 ; par contre les sables contenaient trop de fines.

Le maximum de compacité a été obtenu avec un complément de sables de dunes — et en utilisant les sables de rebut de la sélection des matériaux filtrants.

Les chantiers de bétonnage étaient répartis sur trois unités mobiles tournant autour de la fouille, le transport du béton étant ainsi réduit à l'extrême.

Les coffrages étaient des « Blaw Knox standard » — exception faite des goulottes centrales dont la forme précise nécessitait des unités spéciales.

La cadence de bétonnage a été exceptionnellement rapide, les 72 bassins de 150 m² ayant été coulés en 210 jours, soit moins de trois jours par bassin avec un jeu de coffrages pour une unité de six bassins : le béton étant mis en place par pervibration avec des pervibrateurs pneumatiques à aiguille de 45 mm.

Le décoffrage n'a présenté aucune difficulté et a confirmé une compacité et une étanchéité très satisfaisantes.

Des précautions particulières ont dû être prises pour éviter les fissures, provoquées tant par la température que par l'obligation à cette époque d'utiliser des ciments trop frais et insuffisamment refroidis : arrosages, nattes humides, protections diverses.

Les fonds de filtres ont été réalisés en atelier, en éléments préfabriqués type Chabal standard : dalles et gaines perforées ont été moulées et vibrées sur table, l'unité de moulage comportant un malaxeur mécanique et une série de moules spéciaux et de tables.

Le démoulage était fait au fur et à mesure sur planchettes et les pièces séjournaient 24 heures sur une aire couverte avant stockage.

La vibration de ces éléments et l'utilisation de béton compact ont permis d'éviter l'utilisation d'armatures.

La manutention et la mise en place ont été très rapides, un contrôle sévère étant exercé sur ces matériaux avant le départ du parc de stockage : de ce fait, il n'y a pas eu d'anomalies aux essais de soufflage.

En ce qui concerne les matériaux filtrants, une étude détaillée, qui avait été effectuée par le Service des Ponts et Chaussées, sur l'ensablement du port de Nemours, a permis de recueillir des bases très précises sur les échelonnements granulométriques de cette plage : les matériaux ont été prélevés avec une sélection sévère et sommairement prescrite sur place ; grâce à ces précautions, 12.000 m³ de sables ont été transportés par trains de camions au Bou Hallou, distant de 80 km. et une station de criblage bien équipée a permis d'utiliser la quasi totalité de ces matériaux : 10.000 m³ sélectionnés pour les filtres et pré-filtres (comportant en moyenne moins de 10 % de fines aux filtres) et les 2.000 m³ de reliquat utilisés dans les bétons.

Les sables filtrants ainsi sélectionnés ont été mis en place hydrauliquement avec une pompe à sable, sans aucune manutention par véhicules mobiles : ils se sont révélés très purs, de bonne forme et de granulométrie très serrée.

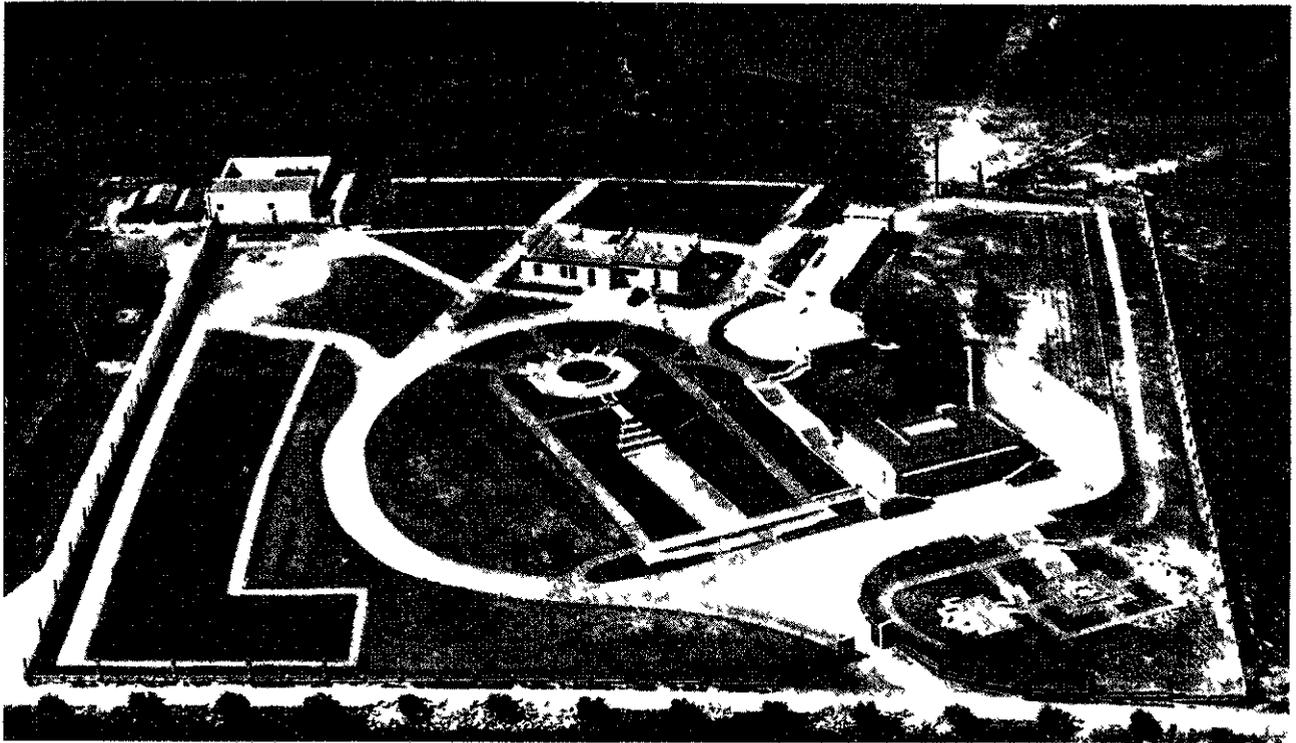
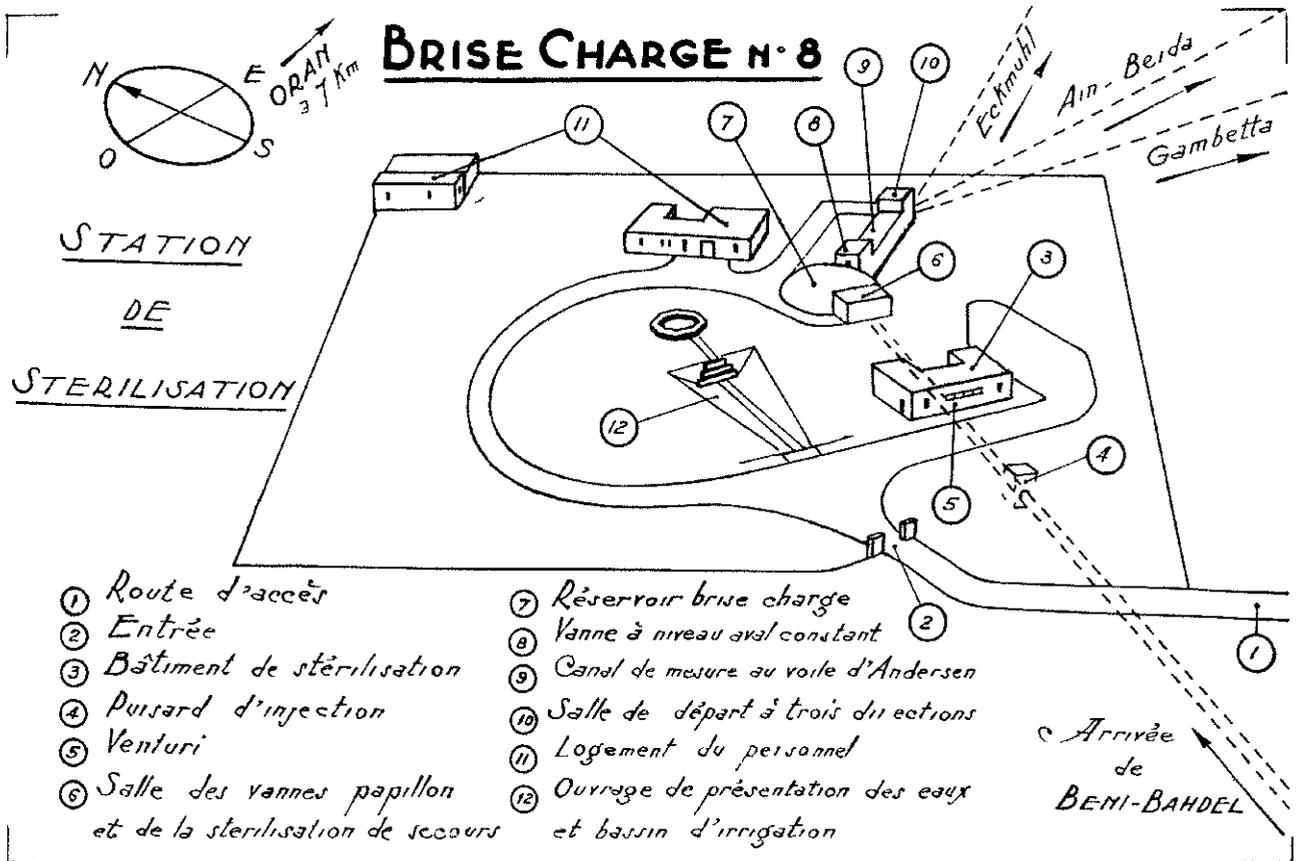


Photo n 4 — Brise-charge n 8



N° 504

Dispositions anticorrosion et protection générale.

Toutes les parties métalliques en contact avec l'eau ont été sablées, métallisées au zinc et peintes à plusieurs couches d'une excellente peinture.

Les vannes automatiques de même ; l'intérieur, difficile à métalliser, a été émaillé au four. La portée inférieure est en acier inoxydable 18 — 8.

Les indicateurs de colmatage ont été exécutés en inoxydable 18 — 8 y compris le câble de commande et les flotteurs réalisés en polyvinyle mousse.

Les siphons longitudinaux sont en Eternit, leurs clapets en polyvinyle et laiton.

Coût de l'installation et prix de revient de l'eau filtrée.

Le montant des travaux de construction de la station de filtration de Bou Hallou s'est élevé à la somme de 825 millions de francs.

Dans l'état actuel, alors que la consommation en eau de la Ville d'Oran atteint environ le tiers du débit maximum prévu et que par conséquent les frais fixes grèvent plus lourdement le prix du mètre cube d'eau filtrée, celui-ci s'établit cependant entre 1 fr. 50 et 2 francs (amortissement du matériel d'usure inclus), ce qui est extrêmement réduit.

CHAPITRE III

STATION DE STÉRILISATION DU BC VIII

Les eaux filtrées sortant des installations de clarification du Bou Hallou sont en fait garanties potables à l'échelle de Vincent sans aucune addition de produit stérilisant. Les piquages faits sur le parcours de la canalisation peuvent donc, en principe, utiliser cette eau telle quelle pour les services de la consommation humaine.

Une station de stérilisation d'appoint a cependant été conçue et réalisée pour faire face à un certain nombre de possibilités de pollution : en particulier :

— aux difficultés d'un nettoyage parfait de la canalisation surtout en cas d'avarie de celle-ci,

— au turbinage des eaux potables à l'usine hydro-électrique du Tessala,

— à la présence de 7 « Brise-charges » et de plusieurs cheminées d'équilibre,

— à la nécessité enfin, de remédier par une surchloration préventive à l'état déficient du réseau de la Ville d'Oran, dont les canalisations sont en mauvais état du fait des eaux salines utilisées depuis de nombreuses années.

C'est à 7 km. d'Oran, sur une colline dominant

la Ville, à plus de 170 m. d'altitude, qu'a été conçue et construite par le même constructeur, la station de stérilisation d'Am Beida, dite du BC VIII (Brise-charge n° 8) (Photo n° 4 avec croquis annexé).

Thème de fonctionnement.

Cette station est à fonctionnement entièrement automatique, à débit proportionnel de **Chloramine**, composé chloré obtenu par la substitution de l'hydrogène par du chlore dans la molécule d'ammoniac pour former la monochloramine NH^2Cl ou la dichloramine NHCl^2 .

L'usine proprement dite, implantée à l'arrivée de la canalisation de Béni Bahdel à 30 mètres du brise-charge, est à cheval sur celle-ci : dans l'axe de l'usine et au sous-sol, se trouve le Venturi de mesure du débit, qui dessert parallèlement le comptage d'une part et le débit proportionnel du chlore et de l'ammoniac d'autre part.

Vingt mètres en amont, la canalisation comporte une virole dite « virole d'injection » où sont effectués successivement :

— le prélèvement d'eau non stérilisée **en charge** (pour les plantations et l'alimentation des circuits auxiliaires des appareillages),

— l'injection de l'eau ammoniacale,

— l'injection d'eau chlorée dans la proportion de principe trois parties de chlore pour une partie d'ammoniac.

Cette virole est dissimulée dans un puisard sous un escalier décoratif.

La salle des appareillages comporte deux chlorinators en parallèle et un ammoniator unique, ainsi que leurs accessoires, les comptages, le pupitre général des commandes électriques.

De part et d'autre de cette salle se trouvent les cellules à Chlore et Ammoniac, le local de permutation des eaux de dissolution ammoniacale, le bureau atelier et les locaux de stérilisation de secours à l'hypochlorite. La réserve de chlore est à l'arrière plan, desservie par une plate-forme de déchargement.

Les appareillages de stérilisation sont de provenance américaine (Wallace et Tiernan, Newark) et anglaise (Wallace et Tiernan Chiswick), les appareillages auxiliaires sont français.

Le principe du fonctionnement est le suivant :

Les appareils à chlore gazeux comportent des pompes d'injection d'eau chlorée de concentration variable à débit constant et à fonctionnement permanent : le Chlorinator en service est réglé pour une variation de débit allant de un à six (l'expérience confirme que, normalement, elle n'atteint jamais ce chiffre dans une même journée) et débite le Chlore gazeux proportionnellement au débit de la canalisation : ce Chlore est dissous au

fur et à mesure et la solution chlorée injectée dans la canalisation.

L'Ammoniator libère une quantité d'Ammoniac gazeux proportionnelle au débit, laquelle est dissoute en « open well » dans un débit constant très faible d'eau d'injection permutée (voir croquis n° 1).

Détection du débit instantané.

Le Venturi situé sous l'usine communique sa dépression variable, d'une part et en parallèle à deux balances hydrostatiques de précision (« differential converters ») qui commandent respectivement chaque chlorinator, d'autre part le détendeur différentiel de l'ammoniator.

La sensibilité est d'autant plus grande que ces appareillages sont groupés très près les uns des autres et la « réponse » de proportionnalité est quasiment instantanée.

Chloromètres.

Les deux chloromètres, en parallèle, sont du type « Master » Wallace et Tiernan de 400 livres de capacité journalière, avec fonctionnement sous dépression.

Ils sont caractérisés, de ce fait par un risque très faible d'avoir des fuites de Chlore dans la salle d'usine, le circuit du Chlore sous-pression étant réduit au strict minimum.

Deux chambres à chlore en parallèle comportent une bascule étanche « Testut » à bain d'huile, sur chacune reposent deux tanks de 500 kgs de chlore liquide : ces deux chambres alimentent chaque Chlorinator, dès que les deux tanks de l'une d'elles sont vides, une vanne automatique (« change over panel ») branche le Chlorinator en fonctionnement sur l'autre chambre.

Le Chlore sous-pression arrive dans chaque Chlorinator à une cloche dite « de dépression ».

La dépression dans cette cloche est commandée par :

— une dépression constante de deux pouces due à une trompe auxiliaire fonctionnant même à l'arrêt, simplement par la pression du circuit auxiliaire (branché sur l'arrivée d'eau en charge avant la brise charge) ;

— une dépression variable arrivant de la « chambre d'injection » par l'intermédiaire d'un orifice calibré dit « Orifice Meter ».

La dépression dans la cloche provoque la stabilisation du niveau d'eau formant joint hydraulique (si le Chlorinator ne débite pas) ou son élévation si la dépression variable se fait sentir : cette élévation ouvre le pointeau détendeur et provoque une admission de chlore plus ou moins importante dans la cloche, donc dans la chambre

d'injection par l'intermédiaire de l'Orifice Meter.

La chambre d'injection est la clé de la proportionnalité ; la dépression relative qui y règne est fonction de trois dépressions primaires :

— la dépression constante de la cloche à chlore,

— la dépression constante de la trompe d'injection,

— une dépression variable provenant d'une chambre manométrique où « s'élabore » la dépression différentielle : dans cette chambre, un tire-air alimenté par un débit d'eau du circuit auxiliaire a tendance à faire un vide de plus en plus poussé et ce vide est partialisé plus ou moins, grâce à l'intervention de la balance manométrique du « differential Converter ».

Tel est, très résumé, le fonctionnement de cet appareillage : chaque élément en lui-même en est simple, l'ensemble est cependant assez complexe.

Les réglages d'exploitation sont les suivants :

— un jeu « d'orifice meters » amovible permet d'adapter au gré des circonstances la jauge conforme, autorisant une variation de débit de Chlore de 1 à 6,

— une robinetterie sur le « Differential Converter » permet de « tamponner » plus ou moins la poussée relative sur la balance hydrostatique donc d'augmenter ou de diminuer le dosage de Chlore au mètre cube : c'est le réglage manuel de dosage.

Ces appareils sont d'exécution très soignée et après les tâtonnements et réglages de démarrage, se sont avérés très efficaces.

Ils nécessitent cependant une surveillance suivie et leur entretien mérite les plus grands soins. Un stock standard de pièces détachées permet en principe un dépannage très rapide.

Ammoniator.

L'Ammoniator est beaucoup plus simple, car sa fonction est secondaire par rapport à celle du Chlorinator.

Il comporte une double détente de l'ammoniac gazeux, le détendeur primaire libérant dans le circuit, grâce à son action différentielle, une quantité d'ammoniac proportionnelle au débit d'eau.

Cet ammoniac détendu est dirigé sur une canne d'injection en « open well » c'est-à-dire à la pression atmosphérique et le gaz injecté est dissous séance tenante dans une eau à 0° hydrothimétrique.

Celle-ci provient d'un groupe de permutation alimenté en eau non chlorée par le circuit auxiliaire.

Une pompe d'injection à faible débit constant type « Chevalet » reprend la solution ammoniacale et l'injecte dans la virole amont de la canalisation.

Une seule chambre à Ammoniac alimente l'Ammoniator, équipée, sur une seule bascule, de deux séries en parallèle de bouteilles d'Ammoniac liquide avec, comme pour le Chlore, un « change over panel » automatique.

Dans cette chambre est également stockée la réserve d'ammoniac.

Sécurité.

De nombreux dispositifs de sécurité sont prévus :

— déclenchement automatique de toute l'installation en cas de panne de courant et branchement automatique concomitant de la stérilisation de secours à l'hypochlorite de soude,

— klaxon avertisseur de pannes, de manque de chlore,

— chambre étanche à gaz permettant d'isoler très rapidement un tank ou une bouteille ayant une avarie ou un début de fuite, reliée à un barboteur dans une cuve à soude, la soude étant en réserve à proximité dans des barils de sécurité,

— masques, matériel médical complet, inhalateur, etc...

Dispositifs de secours à l'hypochlorite.

Ces dispositifs comprennent :

— le stockage d'une réserve d'hypochlorite à 40°,

— des bacs de dilution à degré constant,

— une pompe de refoulement manuelle permettant de mettre en charge sur le réservoir du brise-charge un certain volume de solution stérilisante,

— un bac en charge dans la chambre des vanes papillons du brise-charge,

— une électro-vanne inversée, avec ouverture par manque de courant et fermeture par retour du courant.

— un distributeur proportionnel de solutions, commandé par un détecteur de poussée spécialement calculé d'après les variations de niveau dans le réservoir.

Ce dispositif se déclenche automatiquement en cas de panne de courant et s'arrête de même : il est également utilisé en cas d'avarie sur la canalisation d'Oran, lorsque les pompes de Brédéah remettent en circulation des eaux salines.

Comptage - Mesure.

Les appareils de comptage et mesure, sont les suivants :

— débit d'eau : les mêmes qu'au Bou Hallou, à savoir Otic branché sur Venturi avec répéteur enregistreur et compteur,

— débit d'eau instantané : un canal de mesure à la sortie du BC VIII, équipé d'un voile d'Anderson,

— Chlore et Ammoniac : bascules Testut permettant un enregistrement journalier des consommations, jauge de débit instantané sur les chloromètres et ammoniator.

— Chlore gazeux : compteur enregistreur de débit instantané, permettant de vérifier les proportionalités instantanées en comparaison avec les bandes Otic.

Bâtiments annexes.

La station de stérilisation du BC VIII comporte les locaux et l'outillage nécessaires pour remédier à toutes réparations courantes et à l'entretien ; elle comprend également un garage et les logements prévus pour le Chef de Station et son personnel.

Les aménagements généraux ont été étudiés pour donner à cette station technique un aspect des plus aimables : escalier d'eau avec présentation de l'eau filtrée dans une décoration de marbre blanc et de mosaïque, jardin mauresque, plantations desservies par un bassin d'irrigation de 50 mètres cubes, alimenté sans pompage par la charge même de la canalisation.

Exécution des travaux.

Entreprise en Mars 1952, la station de stérilisation a pu être mise en service le 8 janvier 1953 ; les travaux de parachèvement ayant toutefois duré jusqu'en novembre 1953.

Coût de l'installation et prix de revient de l'eau.

Les dépenses engagées pour la construction de l'ensemble de la station de stérilisation du BC VIII se sont élevées à la somme de 65 millions de frs.

Au cours de la première année d'exploitation, le prix de revient de la stérilisation d'un mètre cube d'eau s'est révélé être de 0 fr. 60 (amortissement de matériel d'usure inclus et y compris les dosages résiduels de chloramine nécessités par l'état du réseau de distribution d'Oran).

CHAPITRE IV

CONSIDERATIONS SUR LES RESULTATS ACQUIS

Il est intéressant d'examiner les tableaux statistiques de la première année d'exploitation pour en tirer les éléments suivants :

1) Le débit demandé n'a pas dépassé en fait, en dehors des essais proprement dits, une demande journalière de 34.000 m³ (soit environ 1/3 du débit maximum).

2) La commande automatique par l'aval a été très satisfaisante, la réponse des installations s'avérant instantanée pour les demandes normales (les appels anormaux étant automatiquement freinés par les vannes Neyrpic de sortie).

3) La turbidité de l'eau brute ayant varié de 12 à 70 gouttes, a confirmé la remarquable stabilité des eaux du barrage de Béni-Bahdel sauf aux périodes de grandes intempéries, exceptionnelles.

La transparence de l'eau filtrée n'a pas dépassé une goutte de mastic pendant l'année 1953, c'est-à-dire a été parfaite : il y a lieu de noter que la station a fonctionné en filtration presque lente à ces débits (de 4 à 6 m. aux filtres).

Les nettoyages de filtres ont été extrêmement réduits : différents essais ont été entrepris afin d'éviter l'usage de produits algicides. mais ceux-ci, du fait de la température, de l'ensoleillement

et du débit réduit, se sont avérés indispensables à certaines périodes à très faibles doses du reste (0,3 gr. par mètre cube).

La courbe de prolifération des algues s'est révélée du reste rigoureusement parallèle à la courbe des températures d'eau brute (celles-ci ont varié de 9° à 16° centigrades).

L'exploitation par elle-même, grandement facilitée par l'appareillage neuf, a été très simple, la station de filtration fonctionnant jour et nuit sans surveillance pratique, la station de stérilisation plus délicate, nécessitant une présence permanente pour remédier aux éventuelles anomalies.

La demande en chlore de l'eau filtrée a évolué entre 0,1 et 0,3 gramme par mètre cube et fait remarquable, elle n'a pas augmenté sensiblement entre le départ du Bou Hallou et la Station de stérilisation du BC VIII.

Les dosages appliqués au BC VIII sont très suivis d'une part pour le contrôle des quantités mises en œuvre, d'autre part pour les dosages de chlore et d'ammoniac à adopter afin d'éviter un excès de chlore tout en ayant la certitude que la stérilisation aura son effet jusqu'au bout du réseau de distribution.

L. Brochet,

Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées à Oran.



Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1955

Le P.C.M. a tenu son Assemblée Générale Ordinaire Annuelle de 1955 le dimanche 13 mars 1955, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, dans les conditions habituelles.

Cette Assemblée Générale a été suivie, le lendemain lundi 14 mars, par les manifestations suivantes :

— dans la matinée, visite en autocars de diverses réalisations routières dans la banlieue Sud de Paris et de diverses installations de l'Aéroport d'Orly ; cette visite, faite par 130 personnes environ, a été suivie d'une réception offerte par notre Camarade **Lesieux**, dans les nouveaux locaux de la Direction Générale de l'Aéroport de Paris, boulevard Raspail, à Paris ;

— dans l'après-midi, projection, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, de divers films techniques (travaux de la déviation du Rhône à Donzère-Mondragon, travaux de construction d'une nouvelle cité indigène à Casablanca, travaux

de déplacement de maisons pour déviation de route au Sud de Paris) ;

— dans la soirée, le dîner annuel du P.C.M. a été servi à la Maison des X, sous la présidence effective de M. **Corniglion-Molinier**, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme ; ce dîner de 128 couverts a été particulièrement réussi.

Toutes ces manifestations se sont déroulées trop tard dans le mois de mars pour que nous puissions en donner un compte rendu détaillé dans le présent N° du Bulletin du P.C.M. ; mais on trouvera ci-après :

— la composition du Comité d'Administration et des Sous-Comités de Section du P.C.M. telle qu'elle résulte des élections faites au cours de l'Assemblée Générale ;

— le procès-verbal de l'Assemblée Générale, avec ses annexes (rapport moral et rapport financier).

COMPOSITION DES SOUS-COMITÉS DES SECTIONS PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES

à la suite des Elections du 13 Mars 1955

Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées

A. — BUREAU.

Président : M. **Mothe**.

Vice-Présidents : MM. **Couteaud** et **Lambert**.

Secrétaire : M. **Laure**.

B. — DELEGUES GENERAUX.

MM. **Baquerre**, **Baudet**, **Laure**, **Lerouge**, **Liffort de Buffévent**, **Moret**, **Mothe**, **Prud'homme**, **Wahl** et **Wennagel**.

C. — DELEGUES DE GROUPE.

Groupe de Paris : MM. **Arquié**, **Pierre Cot**, **Filippi**, **René Giraud**, **Lambert** et **Prot** ;

Groupe d'Amiens : M. **Frybourg** ;

Groupe de Nancy : M. **Cachera** ;

Groupe de Lyon : M. **Hasson** ;

Groupe de Toulouse : M. **Rostand** ;

Groupe de Bordeaux : M. **Renoux** ;

Groupe de Marseille : M. **Couteaud** ;

Groupe d'Orléans : M. **Brunot** ;

Groupe du Mans : M. **Fertin** ;

Groupe de l'Afrique du Nord : MM. **Agard** et **Georges Meunier** ;

Groupe de la France d'Outre-Mer : M. **Armengaud** ;

Groupe des Ingénieurs Elèves : M. **Rossi**.

D. — DELEGUE DE LA SECTION MINES.

M. **Proust**.

Sous-Comité de la Section Mines

A. — BUREAU.

Président : M. **Fischesser** ;

Vice-Président : M. **Ventura** ;

Secrétaire : M. **Proust**.

B. — DELEGUES.

MM. **Clermont**, **Daval**, **Fischesser**, **Parisot**, **Proust**, **Rerolle**, **Robert**, **Vaillaud**, **Ventura**.

C. — DELEGUE DE LA SECTION PONTS ET CHAUSSÉES.

M. **Filippi**.

COMPOSITION DU COMITÉ D'ADMINISTRATION DU P. C. M.

à la suite des Elections du 13 Mars 1955

A. — BUREAU.

Président : M. **Mothe**.

Vice-Présidents : MM. **Couteaud**, **Fischesser** et **Lambert**.

Secrétaire : M. **Laure**.

Secrétaire Adjoint : M. **Proust**.

Trésorier : M. **Wennagel**.

B. — MEMBRES.

- M. **Agard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, boulevard La Tour Maubourg, Paris (7°) ;
- M. **Armengaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Direction des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer, 27, rue Oudinot, Paris (7°) ;
- M. **Arquié**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 16, rue Cardinal Pie, à Chartres (Eure-et-Loir) ;
- M. **Baudet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 50, quai du Breuil, Mâcon (Saône-et-Loire) ;
- M. **Baquerre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, rue d'Illiers, Orléans (Loiret) ;
- M. **Brunot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, rue de la Bretonnerie, Orléans (Loiret) ;
- M. **Cachera**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 4, place de la République, Strasbourg (Bas-Rhin) ;
- M. **Clermont**, Ingénieur en Chef des Mines, 15, rue d'Alsace-Lorraine, Toulouse (Haute-Garonne) ;
- M. **Cot Pierre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 2, avenue Emile Bergerat, Paris (16°) ;
- M. **Couteaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, quai de la Joliette, Marseille (Bouches-du-Rhône) ;
- M. **Daval**, Ingénieur Général des Mines, 137, boulevard Raspail à Paris (6°) ;
- M. **Fertin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Centre Administratif, Rue D. Huet, Caen (Calvados) ;
- M. **Filippi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 42, rue du Bac, Paris (7°) ;
- M. **Fischesser**, Ingénieur en Chef des Mines, 60, boulevard Saint-Michel, Paris (6°) ;
- M. **Frybourg**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 21, rue Jean-Jaurès, Saint-Quentin (Aisne) ;
- M. **Giraud René**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg, Paris (4°) ;
- M. **Hasson**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 9, quai Gréqui, Grenoble (Isère) ;
- M. **Lambert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 17, boulevard de la Reine, Versailles (Seine-et-Oise) ;
- M. **Laure**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain, Paris (7°) ;
- M. **Lerouge**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 7, rue de Beauvais, Senlis (Oise) ;
- M. **Liffort de Buffévent**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1, rue du Peintre Le Brun, Versailles (Seine-et-Oise) ;
- M. **Meunier Georges**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 47, rue d'Angivilliers, Versailles (Seine-et-Oise) ;
- M. **Mothe**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard St-Germain, Paris (7°) ;
- M. **Moret**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, 7, avenue du 1^{er} Septembre, Compiègne (Oise) ;
- M. **Parisot**, Ingénieur en Chef des Mines, 90, boulevard Flandrin, Paris (16°) ;
- M. **Prot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 244, boulevard Saint-Germain, Paris (7°) ;
- M. **Proust**, Ingénieur en Chef des Mines, 99, rue de Grenelle, Paris (7°) ;
- M. **Prud'homme**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 41, Av. Galliéni, Villemomble (Seine) ;
- M. **Renoux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue Charles Monselet, Bordeaux (Gironde) ;
- M. **Rerolle**, Ingénieur des Mines, Direction des Mines, 99, rue de Grenelle, Paris (7°) ;
- M. **Robert**, Ingénieur en Chef des Mines, 39 bis, rue de Marseille, Lyon (Rhône) ;
- M. **Rossi**, Ingénieur Elève des Ponts et Chaussées, 20, rue Caulaincourt, Paris (18°) ;
- M. **Rostand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 28, rue de la Banque, Montauban (Tarn-et-Garonne) ;
- M. **Vaillaud**, Ingénieur Elève des Mines, 10, rue Clément Marot, Paris (8°) ;
- M. **Ventura**, Ingénieur en Chef des Mines, 218, boulevard Saint-Germain, Paris (7°) ;
- M. **Wahl**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, 107, boulevard Saint-Germain, Paris (6°) ;
- M. **Wennagel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, Paris (7°).

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE du Dimanche 13 Mars 1955

Les Membres du P.C.M. se sont réunis en Assemblée Générale Ordinaire Annuelle le dimanche 13 mars 1955, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, sous la présidence de M. MOTHE, Président de l'Association.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

1° RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

Le Président donne lecture de son rapport moral sur le fonctionnement de l'Association depuis la dernière Assemblée Générale Ordinaire. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

M. MOTHE invite les Membres présents à formuler leurs observations sur le rapport qui vient d'être lu. Trois Camarades déclarent avoir des observations ou des demandes d'explications à formuler sur les points suivants :

- Attributions générales — Enseignement — Culture ;
- Transports ;
- Logement.

ATTRIBUTIONS GÉNÉRALES — ENSEIGNEMENT — CULTURE.

M. OLIVIER demande la suite qui a été donnée à l'enquête menée précédemment par M. COUTEAUX sur la question « Attributions générales ». Il aurait voulu également que le rapport moral traite davantage des questions « Enseignement » et « Culture ». Il demande, à ce sujet, au Président de bien vouloir donner quelques explications complémentaires.

M. MOTHE rappelle que, dans le rapport moral, il a évoqué les questions d'enseignement à propos des Ingénieurs des Mines ; il reconnaît bien volontiers l'importance de ces questions ; le rapport moral a signalé, à propos des méthodes de travail du P.C.M., qu'il n'a pu être procédé, au cours de l'année écoulée, à de grandes enquêtes ni études permanentes ; le Comité cependant a déjà prévu de traiter des questions évoquées par M. OLIVIER, au cours de l'année prochaine.

TRANSPORTS.

M. BUTEAU souligne l'importance qu'il faut attribuer aux questions économiques relatives aux transports et souligner la nécessité, pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, de s'en préoccuper. Il demande à M. MOTHE des précisions sur les textes visés par le rapport moral. Il demande également si, à l'occasion de l'élaboration du statut particulier des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, on a prévu les emplois nécessaires d'Ingénieurs Généraux dans le domaine des transports, en particulier la possibilité de mettre des Ingénieurs Généraux à la tête des départements où se trouvent des Chefs-Lieux de Région Militaire.

M. MOTHE donne son accord à M. BUTEAU sur ces déclarations préliminaires touchant l'importance des questions économiques concernant les transports et sur le rôle que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées doivent jouer dans l'étude de ces questions. Il lui donne les renseignements demandés sur les textes susvisés. Il signale enfin que, parmi les postes d'Ingénieurs en Chef à la tête desquels pourraient se trouver momentanément des Ingénieurs Généraux et dont la liste indicative avait été jointe au projet de statut particulier, se trouvent tous ceux situés à des Chefs-Lieux de Région Militaire, sauf celui de Dijon mais il rappelle que cette liste ainsi dressée n'était pas limitative.

M. BUTEAU souligne l'importance d'une étude à l'échelle de région des problèmes de coordination des différents modes de transports (à l'exception peut-être des transports aériens).

M. MOTHE fait remarquer que le rôle coordinateur à l'échelon région devrait être animé par l'Administration Centrale.

LOGEMENT.

M. LEROUGE rappelle l'activité d'un Comité d'Etude et de Coopération pour le Logement, dans lequel il représente le P.C.M. Il se demande s'il y a encore intérêt à ce qu'il s'occupe de la question de l'accession à la propriété, compte tenu en particulier du fait que des textes ont paru à la fin de 1954, pour permettre l'aide de l'Etat à des organismes susceptibles de louer des logements à des fonctionnaires. Il pense que l'Assemblée Générale pourrait lui donner une réponse à ce sujet.

M. MOTHE ne pense pas que l'Assemblée Générale pourra donner une réponse pour l'ensemble des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, cette réponse ne pouvant émaner valablement que des Camarades en quête d'un logement.

M. DUMINY estime que d'ici quelque temps on pourra ne plus s'intéresser à l'accession à la propriété. Il pense que les difficultés de logement vont se reporter à la campagne, car dans les villages, on constate plus de destructions de maisons par vétusté que de constructions neuves. L'Administration devrait s'occuper du problème d'accession à la propriété dans les campagnes pour nos Agents (Ingénieurs des T.P.E., Agents de Travaux, etc...).

M. LEROUGE signale que l'accession à la propriété ne conduit pas à des paiements annuels plus élevés que certains loyers.

M. MOTHE soulève le problème des changements de résidence auxquels sont astreints nos Camarades.

M. LEROUGE et M. FAURE échangent des précisions sur l'importance des frais de mutation, dans les cas de cession de logements.

M. DURAND estime que l'on s'est occupé continuelle-

ment de favoriser l'accession à la propriété pour ne pas aborder la véritable question, celle d'arriver à ce que la location de logements soit rentable et à ce que les salariés puissent payer les loyers correspondants.

M. BONITZER pense qu'il faudrait encourager une politique du logement de fonction.

M. CACHEIRA signale les inconvénients que cela représente, en raison des charges de famille très différentes des fonctionnaires qui se succèdent au même poste.

M. MARCHAL signale que la S.N.C.F. a pratiqué une politique de location de logements plus souple que celle de la construction de logements de fonction.

M. MOTHE estime que M. LEROUGE pourra tirer profit de cette discussion et qu'il conviendrait que la question de la politique de logements de fonctionnaires, et notamment le logement de fonction, puisse faire l'objet d'un examen par le nouveau Comité.

La discussion étant déclarée close, l'Assemblée Générale, tenant compte des explications et observations présentées approuve à l'unanimité le Rapport Moral du Président MOTHE.

2° RAPPORT FINANCIER DU TRÉSORIER

En l'absence de M. PROT, excusé, M. FILIPPI donne lecture du rapport financier de l'Exercice 1954 et projet de Budget pour l'Exercice 1955. Le texte de ce rapport est annexé au présent procès-verbal.

La Commission de Vérification des Comptes propose l'approbation sans réserve du rapport du Trésorier.

L'Assemblée Générale adopte, à l'unanimité, les conclusions de la Commission de Vérification des Comptes.

3° RENOUELEMENT DU TIERS SORTANT DU COMITÉ

Le dépouillement des votes pour le renouvellement du

tiers sortant des Membres du Comité d'Administration du P.C.M. donne les résultats suivants :

Pour les trois postes de Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées, à élire pour trois ans, ont obtenu :

— MM. WAHL	143 voix
LAURE	143 voix
MORET	138 voix

Pour le poste de Délégué Général de la Section Ponts et Chaussées, à élire pour un an, M. BAQUERRE a obtenu 140 voix.

En conséquence, l'Assemblée Générale déclare élus comme Délégués Généraux de la Section Ponts et Chaussées :

- pour trois ans : MM. WAHL, LAURE et MORET ;
- pour un an : M. BAQUERRE.

Le Président fait connaître que la Section Mines a élu comme Délégués pour trois ans : MM. VENTURA, CLERMONT, PARISOT.

Il fait connaître, en outre, que les Groupes ci-après de la Section Ponts et Chaussées ont désigné les Délégués suivants :

- Groupe de Paris : pour trois ans, MM. COT, FILIPPI et ARQUIÉ ; pour un an, M. René GIRAUD ;
- Groupe de Toulouse : pour trois ans, M. ROSTAND ;
- Groupe d'Afrique du Nord : pour trois ans, M. MEUNIER ;
- Groupe France d'Outre-Mer : pour trois ans, M. ARMENGAUD ;
- Groupe d'Amiens : pour un an, M. FRYBOURG.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 16 heures 30.

Le Secrétaire,
P. FILIPPI.

Le Président,
P. MOTHE.

Rapport moral du Président du P.C.M.

CHAPITRE I

AFFAIRES COMMUNES AUX INGENIEURS DES MINES ET AUX INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES

§ 1. — a) Situation numérique et financière de l'Association.

Le P.C.M. groupait 1.542 membres au 31 décembre 1954, contre 1.514 membres au 31 décembre 1953, soit une augmentation de 28 unités en faveur de l'Exercice 1954, dont 10 pour le Corps des Mines et 18 pour le Corps des Ponts et Chaussées.

Cette augmentation d'effectif montre la vitalité de l'Association ; elle est due :

— d'une part, à l'adhésion unanime des Ingénieurs entrés en 1954 à l'école des Mines et à l'École des Ponts et Chaussées, comme de celle des Ingénieurs entrés dans les deux Corps à la suite d'examens professionnels ;

— d'autre part, à l'action personnelle que votre Président a menée auprès des Ingénieurs non membres de l'Association et qui a abouti à l'adhésion d'une vingtaine

de Camarades qui, pour des raisons diverses personnelles, s'étaient détachés de nous.

En contre-partie, il faut déplorer les pertes imputables aux décès et à la démission de quelques Camarades retraités ou ayant quitté l'Administration. Ces pertes ont encore diminué en 1954 de 18 unités l'effectif des Sociétaires Perpétuels qui ne compte plus au 1^{er} janvier dernier que 132 membres : il n'a pas été jugé opportun de reprendre les inscriptions nouvelles de Sociétaires perpétuels, suspendues immédiatement après la dernière guerre.

L'exposé de notre Trésorier vous précisera la situation numérique de notre Association, ainsi que la situation financière. Celle-ci est satisfaisante.

A défaut du rétablissement des cotisations perpétuelles, vous avez depuis l'an dernier la facilité de verser à l'avance cinq fois votre cotisation annuelle ; cette mesure vous dégage, pendant plusieurs années consécutives, du soin de savoir si vous êtes en règle avec notre Trésorier ; c'est celui-ci qui prend ce souci et qui doit vous faire savoir en temps opportun la situation de votre compte.

En 1954, près de 140 Sociétaires ont usé de cette facilité et je les en remercie : plus de 475.000 francs ont été ainsi versés d'avance à notre Caisse. Vous avez encore cette possibilité en 1955 et je souhaite qu'il en soit fait largement usage.

Je remercie aussi non seulement ceux d'entre vous qui ont acquitté normalement leur cotisation annuelle pendant l'exercice 1954, mais aussi ceux qui, se conformant aux statuts, se sont déjà libérés de leur cotisation pour 1955. J'engage vivement les retardataires, toujours trop nombreux, à se mettre, avant la fin de ce mois de mars, en règle avec notre Trésorier et lui éviter des rappels désagréables pour vous comme pour lui.

Grâce à tous ces efforts, les taux des cotisations ont pu rester inchangés et des plus modérés, inférieurs à la fois aux maxima permis par nos statuts et aux taux fixés par d'autres Groupements comparables au nôtre. Parallèlement, la rénovation et la revalorisation du portefeuille de l'Association ont été poursuivies (valeur en portefeuille au 1^{er} janvier 1955 : 2.148.180 francs contre 996.968 francs l'année précédente et contre 174.224 francs à la Libération).

Je tiens à souligner ici les efforts persévérants de notre Trésorier, le succès qui les récompense et au moment où notre Camarade PROR, après quatre années de l'ingrat travail qu'est celui du Trésorier, fait connaître un tel désir être relevé de sa tâche, vous serez tous unanimes, j'en suis sûr, si vous lui donnez quitus de sa gestion, de l'accompagner de notre profonde reconnaissance.

b) Le Bulletin.

Les résultats financiers de l'édition du Bulletin du P.C.M. sont restés sensiblement dans les prévisions budgétaires : les dépenses d'édition se sont élevées à 4.027.260 francs et les recettes de publicité à 3.619.727 francs soit un excédent de dépenses de 407.533 francs, pour une prévision budgétaire de 400.000 francs.

Le contrat qui nous lie au fermier de publicité depuis le 1^{er} janvier 1949 avait été renouvelé pour cinq années, qui ont commencé à courir le 1^{er} janvier 1954. L'exécution du contrat ainsi renouvelé, après redressement de quelques défauts initiaux d'application, montre les avantages de la formule adoptée.

Mais pour qu'un tel contrat donne des résultats satisfaisants, il importe de conserver au Bulletin son caractère d'information technique générale. Comme l'a déjà fait mon prédécesseur à la présidence, je demande à chacun de vous d'apporter votre collaboration au Bulletin et de lui assurer le volant d'articles nécessaires à sa rédaction. Vous aiderez ainsi à conserver à notre organe de liaison l'importance et la qualité dans sa présentation dignes de nos Corps : tous ceux d'entre vous qui préparent, pour des revues spécialisées, une étude complète peuvent facilement en réserver un résumé ou un extrait sur un point particulier pour notre Bulletin.

En dehors même de ces études, toute lettre, toute note qui présentent un intérêt d'ordre général pour nos Corps seront les bienvenues, quelques discussions sur de tels sujets d'ordre général, qui sont naturellement de caractère courtois et amical, se sont instituées par la voie du Bulletin. J'ai dans cette pensée, publié, avec les autorisations de leurs auteurs, des articles ou des extraits d'articles parus dans d'autres publications et dont le sujet se liait directement à certaines de nos préoccupations.

Je me suis efforcé, dans une Page mensuelle, de rendre plus personnel et plus direct le contact que je désire avoir avec chacun de vous.

c) Tournées et Voyages.

Nos tournées continuent à rencontrer une grande faveur parmi nos Camarades. Après la visite du Laboratoire de Chatou à laquelle un grand nombre d'entre vous ont procédé à l'occasion de notre dernière Assemblée Générale, deux tournées successives, groupant au total 94 personnes, ont parcouru en juin-juillet 1954, le Danemark, la Suède et la Norvège. Cette tournée, qui était sans doute un peu trop longue puisqu'elle durait trois semaines, a rencontré certaines difficultés d'organisation puis d'exécution, essentiellement dues à la faiblesse des ressources hôtelières dans ces pays et en particulier en Norvège. Nos organisateurs ont pris note des observations qui ont été présentées à cette occasion par de nombreux Camarades et en tiendront le plus grand compte dans la préparation des voyages futurs.

Le premier de ces voyages, c'est-à-dire la tournée 1955, doit avoir lieu en Algérie suivant un programme qui a été établi en accord avec nos Camarades P.C.M.A. Cette tournée a recueilli actuellement 81 candidatures et promet d'être d'un très grand intérêt.

D'autre part, demain, nous espérons que vous participerez nombreux à la visite de l'Aéroport d'Orly et des réalisations routières de la banlieue Sud de Paris, ainsi qu'au dîner annuel de notre Association sous la présidence de M. le Ministre des Travaux Publics et qui sera honoré de la présence de nombreuses hautes personnalités.

§ 2. — Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Chacun des Syndicats a mené sa vie propre, mais pour toutes les questions importantes intéressant nos Corps, c'est notre Association, après avoir recueilli l'avis des Syndicats, qui a mené l'action en votre nom à tous, témoignant ainsi de l'unité profonde de nos Corps ; je tiens à remercier ici nos Camarades placés aux Comités de ces Syndicats, à la fois des avis qu'ils ont donnés, toujours sous la forme de la plus courtoise et amicale camaraderie et de l'appui sans défaillance qu'ils ont toujours apporté à notre Association.

Les liens profonds et anciens qui existent entre Ingénieurs des Mines et Ingénieurs des Ponts, que l'on pouvait craindre devoir se distendre à mesure que subsiste la séparation dans des Ministères différents, sont apparus au contraire plus forts que jamais lorsque se sont manifestées quelques difficultés extérieures pour les uns ou pour les autres et que l'action commune a permis d'aplanir. J'ai en particulier travaillé constamment en liaison et en communauté de vues avec FISCHESSE, Président du Sous-Comité des Mines.

§ 3. — Amicale d'Entr'aide.

Notre Assemblée Générale sera suivie tout à l'heure par celle de l'Amicale d'Entr'aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Je voudrais cependant, ici, saluer cette très belle œuvre et m'adresser à tous les Camarades pour qu'ils contribuent, très nom-

breux, à son action si généreuse et efficace, soit comme adhérents complets, soit comme adhérents de solidarité. Elle a distribué aux enfants de nos Camarades disparus, en 1954, 2.265.000 francs et grâce à cette action, ces enfants cruellement éprouvés par la perte de leur soutien naturel qui fut des nôtres, pourront avoir l'avenir et la carrière dont rêvait celui-ci.

§ 4. — Les Groupes Régionaux.

Les Groupes de Province ont manifesté leur habituelle vitalité par diverses réunions qui attirent chaque fois un nombre important de participants et dont le Bulletin a donné le compte-rendu.

Je me suis préoccupé de redonner vie au Groupe de Paris qui depuis plusieurs années, semblait impossible à animer. Les difficultés pour ce faire sont grandes en raison de la trop grande variété d'occupations de nos Camarades, en activité, en Service détaché, ou démissionnaires, en raison de la vie agitée que l'on mène ici et en raison même du nombre trop élevé de Sociétaires qui empêche chacun de bien connaître tous les autres et qui enlève à ces réunions éventuelles ce caractère si amical et familial qui fait l'attrait des réunions de Groupes de Province.

Le Groupe de Paris a été subdivisé, pour ces réunions, en deux sous-groupes, ce qu'on pourrait appeler le Groupe Paris-Paris et le Groupe Paris-Province ; ce dernier a organisé une sortie, tandis que le premier, dans un dîner récent où étaient également conviées les épouses, a jeté les bases de nouvelles réunions, en demandant à notre Camarade René GIBAUD et sa femme, d'en être les animateurs.

Le Groupe des Mines, s'il se réunit peu, en dehors de son dîner annuel, maintient aisément le contact étroit entre tous ses membres, en raison de leur nombre plus limité.

Les Groupes de la France d'Outre-Mer, d'Algérie, de Tunisie, à l'occasion de difficultés assez importantes qu'ils ont rencontrées et qui seront évoquées par la suite, ont tout naturellement fait appel à notre Comité, qui leur a immédiatement apporté son plus complet et très efficace appui.

§ 5. — Méthode de travail.

Les Equipes de Travail, précédemment constituées, soit lassitude, soit dérangement trop important pour un rendement assez minime, avaient progressivement diminué leur activité. La consultation de tous les Membres de l'Association, par le moyen d'avis publiés au Bulletin, s'était, comme l'avait indiqué mon prédécesseur à la dernière Assemblée Générale, révélée inefficace. Aussi, c'est à une méthode plus directe de travail que notre Comité s'est résolu maintenant, en nommant rapporteur, par nature d'activité ou d'étude, un de ses membres, le rapporteur désigné ayant naturellement toute latitude, si l'affaire en vaut la peine, de demander à des Camarades bénévoles de le seconder dans cette affaire particulière.

Il n'a pas été procédé à de grandes enquêtes ni études permanentes ; peut-être est-ce un peu la faute de votre Président, qui a eu tout d'abord à se mettre au courant de l'ensemble des intérêts que vous lui avez confiés ; et la masse des affaires courantes, si je puis dire, qui s'est

révélée volumineuse cette année, certaines de ces affaires étant spécialement importantes pour l'ensemble des Corps, a absorbé l'activité de notre Comité. Ainsi, sans passer en revue toutes les questions qui font l'objet de nos préoccupations, ne citerai-je que celles sur lesquelles cette activité s'est spécialement exercée.

§ 6. — Comité d'Etude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique.

Le P.C.M. a continué à participer comme les années précédentes, à l'activité de ce Comité dont la composition tend d'ailleurs à s'étendre à bien des cadres qui n'y étaient pas représentés jusqu'alors.

Le Comité d'Etude et de Liaison a efficacement contribué à la parution des décrets du 8 novembre 1954, considérés par lui comme marquant un effort du Gouvernement dans un sens favorable sans être un aboutissant. Il s'est d'autre part particulièrement préoccupé de la situation des cadres supérieurs de la Fonction Publique *retraités*. L'attention de M. BILLIÈRES, alors Secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil, a été attirée notamment sur cette question au cours d'une audience accordée par lui le 16 décembre 1954 à une délégation du Comité d'Etude et de Liaison.

Nous avons été heureux de constater que l'Assemblée Nationale avait repris ces mêmes objectifs en adoptant un amendement tendant à l'établissement par le Gouvernement avant le 1^{er} juillet 1955 d'un plan de remise en ordre des rémunérations de la Fonction Publique pour assurer, en application du Statut des Fonctionnaires, la hiérarchie des traitements et la suppression progressive des primes non soumises à retenue pour pensions civiles. Ainsi l'effort actuel consistant à hiérarchiser à partir du 1^{er} octobre 1955 les 3.000 francs du complément provisoire de traitement et à soumettre à retenue pour pension le complément temporaire de rémunération de 9.000 francs institué le 8 novembre 1954 à raison de 3.000 francs à partir du 1^{er} janvier 1955 et de 6.000 francs à partir du 1^{er} octobre 1955 serait poursuivi et accentué.

Le Comité d'Etude et de Liaison s'est enfin préoccupé des problèmes de logement des cadres supérieurs de la Fonction Publique.

§ 7. — Ingénieurs en disponibilité et en Service détaché. — Régime de retraite.

Les études faites par la Direction du Budget, dont il avait été question dans le rapport moral de l'année dernière, ont abouti à l'élaboration de dispositions spéciales modifiant celles de la loi du 19 octobre 1946 portant statut à des fonctionnaires et du code des pensions civiles et militaires dans le projet de loi n° 9288, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du Ministère des Finances (I — charges communes) pour l'exercice 1955. Deux solutions ont été adoptées : l'une pour les Ingénieurs détachés, soit auprès d'une administration ou d'une entreprise publique dans un emploi ne conduisant pas à pension du régime général, soit auprès d'organismes internationaux, l'autre pour les fonctionnaires en disponibilité. La première solution correspond à la création d'une position « hors cadre ». Il est indiqué que le fonctionnaire placé en cette position est soumis aux régimes statutaire et de retraite régissant la fonction qu'il exerce dans cette position. Lorsqu'il cesse

d'être en position « hors cadre » et ne peut réintégrer son cadre d'origine, il peut être mis à la retraite et prétendre, soit à la pension d'ancienneté prévue à l'article L 4 du code des pensions civiles et militaires de retraite, soit à l'article L 6 (4^e dudit Code).

L'article L 6 — 4^e — correspond à la modification du code des pensions qui constitue la 2^e solution, valable uniquement pour les fonctionnaires partis en disponibilité. Cette pension proportionnelle sera accordée aux fonctionnaires qui ont effectivement accompli 15 ans de Service ; elle sera cependant à jouissance différée et elle ne sera accordée qu'à partir de l'âge de 65 ans pour les fonctionnaires appartenant à la catégorie A.

L'ensemble de ces dispositions apparaît comme particulièrement intéressant pour favoriser la politique d'« essai » préconisée par l'ancienne Equipe « Attributions générales ». L'Assemblée Nationale vient d'en décider l'adoption, en dépit d'une disjonction proposée par sa Commission des Finances.

Le projet de loi est actuellement soumis au Conseil de la République.

§ 8. — Taux de remboursement des frais de voitures personnelles.

La très irritante question de l'application du décret du 21 mai 1953 avait fait l'objet d'un long exposé de mon prédécesseur à notre dernière Assemblée Générale et de très nombreuses interventions avaient marqué le véritable malaise qu'elle entraînait au sein des Services. Le temps passant, ce malaise n'a fait que croître et notre Comité a vu avec anxiété le moment où des décisions extrêmes et qui ne sont pas dans la tradition de nos Corps, devenaient indispensables pour venir à bout des attitudes incompréhensibles auxquelles nous nous heurtons du côté des Finances ; n'allait-on pas jusqu'à prétendre, de ce côté, que les Ingénieurs en Chef étaient trop occupés par leurs tâches administratives pour avoir besoin de voitures automobiles ! J'ai, personnellement et dès le début de ma présidence, multiplié les interventions et les démarches. Je dois indiquer que nous avons constamment et efficacement été soutenus par les Services du Ministère et également par le Cabinet du Ministre des Travaux Publics, où notre camarade DUPUY, notamment, s'est attiré par son action patiente et inlassable, la reconnaissance de nos Corps. Je dois également rendre hommage à nos collaborateurs les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, qui eussent pu, plus aisément que nous, obtenir satisfaction et qui se sont refusés à dissocier leur cause de la nôtre. Le résultat de toutes ces actions conjuguées a été finalement l'arrêté d'application du 19 juin 1954 pour les Services mêmes des Travaux Publics, suivis d'autres arrêtés analogues pour les autres Services ; cet arrêté, vous le connaissez ; s'il ne donne pas complète satisfaction, il ne conteste pas aux Ingénieurs la nécessité d'utiliser une automobile pour les besoins du Service, alors que les Finances voulaient primitivement considérer que pour certains ce n'était qu'une facilité ; c'eût été méconnaître les bases mêmes de notre activité et sous sa forme modeste, on peut considérer que cet arrêté du 19 juin 1954 préserve les conditions essentielles de notre profession.

CHAPITRE II

AFFAIRES PARTICULIERES AU CORPS DES MINES

§ 1. — Une question fondamentale a sollicité l'attention des Mineurs tout au long de l'année qui vient de s'écouler : celle des frais de visite des Ingénieurs intervenant comme experts locaux au titre de la vérification technique des véhicules de transports publics et des appareils à pression.

Les négociations avec les Finances, l'Intérieur et la Cour des Comptes ont été prises en main et conduites par la Direction des Mines à laquelle le Groupe des Mines a été amené à apporter sa collaboration. Elles ont été des plus pénibles. Elles viennent d'aboutir à la mise sur pied d'un régime qui aura à subir la sanction de l'expérience. Restait en cours de règlement la question des cumuls pour lesquels un régime analogue à celui des Ponts et Chaussées avait été demandé. L'accord des Finances vient d'être obtenu et le régime a été mis en œuvre avant clôture de l'exercice budgétaire 1954.

§ 2. — Parallèlement, des contacts suivis ont eu lieu avec le Directeur des Routes et une liaison permanente établie entre les Ingénieurs des Mines chargés du contrôle des véhicules et sa Direction pour les questions techniques et réglementaires où ils sont appelés à intervenir. Le contrôle a par ailleurs été revu dans ses modalités et ses moyens matériels.

§ 3. — L'accord du Directeur des Mines et du Président du Conseil Général des Mines a été obtenu sur le principe et les modalités d'une refonte totale de la formation des jeunes Ingénieurs du Corps des Mines. Ceux-ci suivront désormais une première année d'études à l'Ecole, effectueront un stage d'un an dans une industrie, dans un secteur où une certaine responsabilité leur sera confiée et termineront leurs études par une dernière année à l'Ecole au cours de laquelle ils recevront une formation spécialisée administrative, juridique, économique, financière et sociale, destinée à les préparer activement à ce que doit être le métier du Corps des Mines dans le proche avenir.

Les séjours de longue durée aux U.S.A. des Ingénieurs des Mines en service ont parallèlement été intensifiés et normalisés.

§ 4. — L'évolution nécessaire des attributions du Corps des Mines dans la Nation et de sa structure organique a continué par ailleurs de retentir au premier chef, l'attention du Groupe. Dans le domaine des Carburants et de l'Energie Atomique l'intervention des Mineurs paraît réglée de façon satisfaisante. La situation reste extrêmement complexe dans le domaine du Service ordinaire des Mines, des rapports avec les Industries Nationalisées et dans celui des interventions dans les secteurs d'Etat à caractère économique et financier. La question est liée à celle de la réforme du statut du contrôle des Industries d'Etat, sur laquelle le P.C.M. n'a cessé de se pencher depuis plusieurs années.

CHAPITRE III

AFFAIRES PARTICULIERES AU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES

§ 1. — Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le statut particulier des Ingénieurs des Ponts et

Chaussées a été, cette année encore, au centre des préoccupations de votre Comité. Conformément aux vues exposées dans les précédents rapports moraux par mon prédécesseur et adoptées par les Assemblées Générales de 1953 et 1954, votre Comité s'est d'abord attaché à poursuivre la réalisation de mesures partielles, susceptibles de mettre fin à certaines anomalies, voire injustices dont souffre l'ensemble de ce Corps.

L'arrêté du 24 avril 1954 a enfin permis aux Ingénieurs Ordinaires et aux Inspecteurs Généraux de bénéficier des dispositions du décret du 16 novembre 1953, dans les conditions précisées déjà l'an dernier par le rapport moral du Président BUTEAU.

Cet arrêté est l'aboutissement de longs efforts et je ne doute pas que les bénéficiaires ont apprécié les résultats tangibles obtenus grâce à l'action persévérante de vos Comités successifs. La question délicate, déjà signalée, de la possibilité pour les Ingénieurs retraités d'obtenir corrélativement une amélioration effective de leur retraite n'a pas encore été résolue : votre Comité l'a affrontée en abordant successivement le cas des Camarades retraités et promus rétroactivement à la hors classe (cas des Camarades retraités depuis le 1^{er} avril 1950, date d'effet de l'arrêté du 24 avril 1954) et le cas des Camarades retraités comme Ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe avant le 1^{er} avril 1950, qui auraient pu être promus Ingénieurs ordinaires hors classe si la date du 1^{er} avril 1950 précitée avait été reculée dans le passé. Pour ce dernier cas, son attention a été heureusement appelée sur un récent arrêté du Conseil d'Etat qui permet d'espérer redresser une situation injuste à l'égard de plusieurs de nos Camarades.

Votre Comité a poursuivi, en accord avec la Direction du Personnel, la mise au point des textes analogues (décret et arrêté) substituant des échelons aux classes actuelles d'Ingénieur en Chef et donnant aux Ingénieurs Ordinaires, promus Ingénieurs en Chef, la possibilité d'accéder immédiatement dans ce nouveau grade à un échelon correspondant à un indice égal ou immédiatement supérieur à celui qu'ils avaient comme Ingénieur Ordinaire. Ces textes ont été soumis au Conseil Général des Ponts et Chaussées et transmis à la Fonction Publique et au Budget. Ils n'ont pas été l'objet d'objection de principe de la part de ces Services ; la Fonction Publique a formulé des demandes de justification de la possibilité susvisée. Il n'a pas été difficile à votre Comité de faire observer que de telles dispositions figuraient déjà dans un certain nombre de statuts déjà parus et que si une telle disposition ne figurait pas dans d'autres statuts — tel que celui de nos Camarades mineurs — c'était en raison du fait qu'elles n'auraient été d'aucune utilité pour les Corps correspondants dont l'avancement n'a pas la lenteur excessive du nôtre. J'ai tout lieu d'espérer que les projets ainsi présentés pourront être très prochainement adoptés.

Si votre Comité cherche ainsi à obtenir dans l'immédiat l'adoption de ces deux projets de décret et d'arrêté, il n'en a pas moins déjà étudié, mis au point et déposé d'autres projets de textes qui n'intéressent sans doute pas autant de Camarades, mais dont l'absence crée les anomalies que j'ai rappelées au début de ce paragraphe. C'est ainsi qu'a été mis au point, après un long examen, le projet de décret portant création d'une Commission Administrative Paritaire dont mon prédécesseur vous avait déjà longuement parlé l'an dernier. J'ajouterai

quelques mots à ce sujet pour signaler que c'est dans le cadre du statut actuel qu'a été finalement prévue cette Commission et pour vous exposer un problème que nous aurons l'occasion d'évoquer au sujet du statut particulier définitif dont il sera question plus loin. Il s'agit du choix des représentants des Ingénieurs à cette Commission. La loi du 19 octobre 1946 et ses textes d'application ont prévu que ce choix se ferait à la suite d'élections avec représentation proportionnelle des organismes syndicaux ou professionnels. Votre Comité a opté pour un mode de scrutin multinominal, qui lui a paru répondre au fait que nous nous connaissons bien les uns les autres et pouvons choisir parmi nous nos représentants avec d'autres critères que ceux de la même appartenance syndicale par exemple ; c'est d'ailleurs ce seul point sur lequel les avis de certains Syndicats d'Ingénieurs ont différé profondément de celui de l'Association.

Un autre texte élaboré et présenté par votre Comité concerne les Camarades issus du cadre des Ingénieurs des T.P.E. qui ne reçoivent à l'heure actuelle après leur nomination au grade d'Ingénieur des Ponts et Chaussées qu'une indemnité compensatrice et doivent rester pendant très longtemps au même indice au lieu de continuer à progresser normalement dans la grille des indices, au fur et à mesure de l'accroissement de leurs années de services.

*
**

Mais votre Comité ne s'est pas borné à rechercher dans l'immédiat des améliorations fragmentaires certes mais importantes. Apprenant que la Fonction Publique et la Direction du Personnel du Ministère des Travaux Publics étaient disposées à reprendre la question du statut dans son ensemble, il a entrepris et mené à bien dans des délais très brefs eu égard à l'importance des études, une refonte complète des projets de statut élaborés en 1949 et en 1950 par l'Administration et le P.C.M. Je rappelle que le projet de statut du P.C.M. prévoyait essentiellement une modification de la pyramide hiérarchique (la pyramide demandée était sensiblement celle du Corps des Mines et correspondait ainsi aux pourcentages respectifs de 15%, 30% et 55% pour les Ingénieurs Généraux, Ingénieurs en Chef et Ingénieurs) et, dans ce but, une dissociation du grade et de la fonction. Pour les Ingénieurs devenant Ingénieurs en Chef celle-ci était limitée, dans le temps, les Ingénieurs en Chef ne pouvant conserver que momentanément, sous peine de se voir privés de tout avancement, les postes qu'ils avaient comme Ingénieurs. Pour les Ingénieurs en Chef devenant Ingénieurs Généraux, la dissociation du grade et de la fonction consistait à mettre des Ingénieurs Généraux à la tête de certains Services particulièrement importants dirigés actuellement par des Ingénieurs en Chef, ces Ingénieurs Généraux ayant une fin de carrière différente de celle du petit nombre maintenu d'Inspecteurs Généraux, en raison de la différence de l'âge limite d'activité prévu pour les Ingénieurs Généraux (65 ans) et Inspecteurs Généraux (70 ans). Par contre, le projet de statut de l'Administration correspondait sensiblement au maintien de la pyramide hiérarchique actuelle, soit 6%, 29% et 65%. Il ne prévoyait plus guère de dissociation du grade et de la fonction que pour les Ingénieurs, Ingénieurs en Chef, dans les conditions prévues par le projet du statut du P.C.M.

Le nouveau projet de statut préparé par votre Comité

a été étudié dans l'esprit essentiellement réaliste d'aboutir à un texte susceptible d'être approuvé par les différentes instances qui ont à en connaître (Conseil Général des Ponts, Administration Centrale, Finances, Fonction Publique, Conseil d'Etat, etc...), tout en constituant naturellement des bases acceptables pour notre Corps et ne nous mettant pas dans une situation défavorisée par rapport à d'autres. Votre Comité a ainsi accepté spontanément de ramener les chiffres de la pyramide hiérarchique à 12, 30 et 58%, ce dernier chiffre correspondant d'ailleurs aux chiffres de 8% d'Ingénieurs de 1^{re} classe (actuellement hors-classe) et de 50% de 2^e et 3^e classe (actuellement 3^e, 2^e et 1^{re} classe), généralement adoptés, les 8% notamment étant ceux de la hors-classe actuelle. Il a été procédé à une étude détaillée des postes auxquels pourraient être affectés l'effectif envisagé des Ingénieurs Généraux et il a été admis que pour un certain nombre de Services extérieurs importants les Ingénieurs Généraux nouvellement promus pourraient, pendant les deux premiers échelons de leur grade, soit pendant quatre ans au maximum, rester à la tête de ces Services extérieurs. Ces dispositions doivent notamment éviter la nomination trop tardive au grade d'Ingénieur Général, de multiples tâches pouvant être confiées à un Ingénieur Général, requérant, en même temps que la plus grande expérience, un dynamisme sans défaillance.

D'autres modifications ont été apportées par votre Comité aux anciens projets de statut en pensant au cas des Camarades en Service détaché. Dans les anciens projets en effet, la pyramide n'était constituée que par le nombre d'emplois prévus au Ministère des Travaux Publics et encore sans y comprendre les postes de Directeurs et de Chefs de Service à l'Administration Centrale. Il est apparu nécessaire au Comité de souligner le caractère interministériel du Corps et d'éliminer toute possibilité de perturbations dans l'avancement dans le grade d'Ingénieur Général, telles que celles observées ces années-ci. Aussi, la pyramide actuelle définit-elle la proportion par grade des effectifs du Corps en pourcentages s'appliquant à la totalité des Ingénieurs en position d'activité qu'ils soient aux Travaux Publics, auprès d'autres Ministères ou auprès de collectivités ou d'organismes où ils resteraient en position d'activité par application des dispositions déjà prévues dans les anciens projets de statut. Une autre modification de même nature, déjà demandée par la Fonction Publique, vise la suppression du double tableau d'avancement actuel qui sépare les Ingénieurs en Chef proposés pour le grade d'Inspecteur Général suivant qu'ils appartiennent aux Services des Travaux Publics ou aux Services détachés. Nos Camarades en Service détaché verront ainsi que le P.C.M. se préoccupe d'eux au même titre que ceux de la Maison mère et la politique d'essaimage si préconisée par l'ancienne Equipe « Attributions Générales » trouvera ainsi un précieux encouragement.

De même une disposition a été prévue en faveur de nos Camarades en disponibilité de façon à permettre à ceux qui comptent trente années de Service d'être réintégrés à l'âge du droit d'ouverture à pension et de bénéficier d'une retraite ; cette disposition sera vraisemblablement inutile si le Parlement adopte définitivement les dispositions incluses dans le projet de budget au chapitre des charges communes, déjà votées par l'Assemblée Nationale.

Enfin, le mode d'élection des représentants des Ingé-

nieurs à la Commission Administrative Paritaire a été proposé conformément au projet de décret dont il a été question ci-dessus.

Le projet de statut adopté par votre Comité, après avoir été soumis aux Syndicats, a été officiellement adressé à M. le Ministre des Travaux Publics en début de février.

Je voudrais ici faire une parenthèse pour signaler la part très importante qu'a prise le Secrétaire, notre Camarade FURRI, dans la mise au point de tous ces textes. Au moment où lui aussi, après un labeur très absorbant durant trois années comme Secrétaire de l'Association, où il a témoigné du plus complet dévouement et d'une exceptionnelle connaissance du labyrinthe des textes administratifs relatifs au personnel et à la Fonction Publique, il a demandé à être déchargé de ses fonctions, vous vous associez à moi pour lui adresser nos très vifs remerciements.

§ 2. — Tableaux d'avancement 1951, 1952 et 1953 au grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Notre Camarade exclu des tableaux d'avancement 1951, 1952 et 1953 a été porté et maintenu au tableau d'avancement 1954. Il a été depuis nommé Ingénieur en Chef et votre Comité a eu ainsi la vive satisfaction de constater qu'était mis un terme à l'anomalie contre laquelle s'était élevé le P.C.M.

Le recours qu'il avait formé devant le Conseil d'Etat, parallèlement à celui de notre Camarade, perdait une grande partie de sa raison d'être et il l'aurait perdue totalement si notre Camarade avait pu être purement et simplement reclassé au rang qu'il aurait dû avoir d'après les tableaux d'avancement de 1949 et 1950. Le Comité a longtemps espéré qu'une décision dans ce sens pourrait être obtenue, ce qui aurait évité notamment de soulever devant le Conseil d'Etat une difficulté pénible ayant une origine politique et que l'Association eût aimé voir disparaître totalement. J'ai même personnellement recueilli l'accord formel de tous les Ingénieurs en Chef à l'exception d'un seul, dont le rang de classement aurait été modifié d'une unité par la mesure envisagée. Au dernier moment, juste avant le récent changement ministériel et alors que je pensais que cette solution élégante serait ainsi acquise, notre Ministre n'a pas cru pouvoir l'accepter, craignant qu'elle ne puisse être interprétée comme un désaveu de l'action de ses prédécesseurs.

Nous allons être ainsi conduit, à notre regret, à poursuivre la procédure devant le Conseil d'Etat, le dossier de l'affaire, maintenant complet, ayant été remis récemment à l'un des rapporteurs devant le Conseil.

§ 3. — Fiches d'Investissement.

Le Rapport moral de l'an dernier traitait déjà de la question des fiches d'investissement, dont la tenue impose aux ordonnateurs un lourd surcroît de paperasse. Il est utile de rappeler que l'objet de ce recensement était d'informer le Gouvernement et le Parlement sur l'état d'avancement des programmes de travaux, sans créer pour autant un nouveau contrôle ni modifier les dispositions légales et réglementaires concernant l'ordonnement ou le paiement des dépenses de l'Etat.

Cependant, les textes d'application ont quelque peu dénaturé le sens de cette mesure. C'est ainsi qu'au principe d'un recensement périodique permettant de faire à intervalles réguliers, le point des dépenses d'investissement, a été substitué un contrôle permanent comprenant la production de fiches de mises à jour pour toute modification apportée à la situation des blocages ou des engagements définitifs de l'Etat. Cette obligation est sanctionnée par le refus opposé par le comptable payeur à toute proposition de paiement relative à un engagement ne figurant pas sur les fiches en sa possession, procédure qui a comme conséquence anormale de pénaliser un tiers pour la non-application d'une circulaire qui n'a pas force de loi.

Il en résulte d'autre part pour les Services un surcroît de travail considérable et de multiples complications qui ne sont pas sans entraîner des retards dans les paiements, le tout sans aucune utilité pratique, puisque finalement, seule la fiche de mise à jour produite à la date de centralisation est utilisée pour la comptabilisation des programmes.

Indépendamment des simplifications matérielles qui pourraient être apportées au système des fiches elles-mêmes, la suppression de l'obligation d'une mise à jour permanente et son remplacement par une mise à jour périodique intervenant seulement au moment des centralisations, constitueraient une simplification et un allègement considérables sans nuire en aucune façon au but poursuivi par le décret du 24 septembre 1952. Votre Comité, en accord complet d'ailleurs avec l'Administration Centrale, a œuvré dans ce sens.

§ 4. — Rapports avec les Ingénieurs-Conseils.

Différentes difficultés avaient surgi entre nos Services et les Ingénieurs-Conseils. Plutôt que de les laisser s'envenimer il avait précédemment été jugé préférable d'examiner avec eux-ci les bases d'accord possible. C'est ainsi qu'a été essayée la mise au point d'un modèle de convention de mission incomplète s'appliquant dans le cas où l'Ingénieur-Conseil est chargé de l'étude du projet et le Service des Ponts et Chaussées de la surveillance des travaux dans le cas spécial de travaux d'assainissement ou d'adduction d'eau. Ce projet s'inspire essentiellement de la convention-type de mission incomplète du M.L.R. et tient compte de certains contrats de cette nature établis par quelques Camarades ces derniers temps.

La question la plus délicate est celle des rémunérations ; étant donné que le taux des Ingénieurs privés est nettement supérieur à celui du Service des Ponts et Chaussées, il devrait être facile de trouver un compromis acceptable pour tous s'il n'y avait pas à craindre des difficultés du côté du Ministère de l'Intérieur, trop formaliste comme cela s'est déjà produit pour des contrats antérieurs.

Les Ingénieurs-Conseils paraissent disposés à la mise au point d'un tel contrat type et il devrait être possible d'arriver à un accord.

Il est bien entendu de part et d'autre que cette forme de contrat s'applique uniquement au cas d'une collaboration pour un projet déterminé, qui n'en sera pas pour autant une règle générale. On peut penser néanmoins que cette formule, bien adaptée aux possibilités matérielles des uns et des autres, pourra rendre des services et assurera une collaboration évitant par la suite bien des dif-

ficultés entre le Corps des Ponts et Chaussées et le Syndicat des Ingénieurs-Conseils, tout en ménageant les susceptibilités des uns et des autres. Je sais cependant que les avis sont assez partagés sur cette délicate question.

§ 5. — Reconstruction, Logement et Urbanisme.

Le changement d'étiquette du M.R.L. devenu M.L.R. a souligné que l'œuvre de la reconstruction était suffisamment avancée pour ne plus être un problème majeur. La politique de l'aménagement du Territoire et du Logement amorcée à l'occasion de la Reconstruction est maintenant étendue à tout le pays et a pris une importance nationale.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont très largement participé à la Reconstruction, soit en Service détaché, soit dans les Services ordinaires. Beaucoup d'Ingénieurs en Chef, assistés de leurs Ingénieurs d'Arrondissement, ont accepté (au moins pendant une certaine période généralement la plus ingrate) de remplir en cumul les fonctions de Directeur Départemental. Tous les Services et à tous les échelons, ont joué un rôle actif et efficace dans les problèmes de voirie et réseaux divers en exécution du Protocole d'avril 1947 qui a donné satisfaction et s'est révélé à l'usage une excellente formule conforme à l'intérêt général et à celui de notre Corps.

Votre Comité pense qu'il faut maintenant se préoccuper de l'avenir et du rôle que peuvent et doivent jouer les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans les missions permanentes confiées au M.L.R.

Le P.C.M. tient à affirmer que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont pleinement conscience de l'importance nationale des problèmes d'aménagement du Territoire et du Logement.

Répartis sur tout le territoire en très grande majorité dans les Services Départementaux (ce qui les distingue des autres Corps de fonctionnaires de leur rang), en contact direct et permanent avec les autorités et les populations locales, ils connaissent bien par eux-mêmes les besoins réels du pays et ils savent mieux que quiconque que l'entretien, l'amélioration et l'exploitation d'un réseau de voies de communications n'est pas une fin en soi mais un « Service » qui doit s'intégrer dans la hiérarchie des besoins essentiels du Pays. Ils n'acceptent pas le dilemme : des logements ou des routes ? Les deux sont également nécessaires et complémentaires. La répartition des logements sur le plan national détermine les courants de trafic ; leur implantation dans les nouveaux quartiers d'une ville est souvent liée au tracé des grandes voies de communication.

Un grand nombre d'Ingénieurs acquièrent compétence et expérience dans les problèmes d'urbanisme et de logement. Ils collaborent en confiance avec les urbanistes et les architectes. Le Comité est heureux de signaler à ce sujet que des contacts ont été pris avec la Société Française des Urbanistes à la demande de celle-ci dans un souci d'informations réciproques et même de coopération pour des études générales.

Votre Comité espère que les Ministres du M.L.R. et des Travaux Publics seront d'accord pour reconnaître qu'il est conforme à l'intérêt général de développer la participation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées à la politique du logement :

— soit en Service détaché,

— soit en étant mis à la disposition du M.L.R. pour y

tenir des postes importants avec des conditions raisonnables de garantie de stabilité et de rémunération,

— soit pour exercer en cumul dans un certain nombre de départements, la fonction d'Ingénieur en Chef du Service Ordinaire et celle de Directeur Départemental du Service permanent du M.L.R.,

— soit encore d'une manière plus générale, que les Ingénieurs des Services Ordinaires participent en coopération avec les Services permanents du M.L.R. aux missions qui rentrent normalement dans les attributions normales des Services des Ponts et Chaussées, c'est-à-dire la Voirie et les Réseaux de Services Publics.

§ 6. — Air.

L'ancienne équipe « Air » était présidée par notre camarade MAURIN, qui a trouvé la mort en Service lors de l'explosion de Bittburg. Je salue ici sa mémoire.

Au cours de l'année 1954, l'attention du Comité a été principalement orientée vers les problèmes que posent les démembrements partiels du Ministère des Travaux Publics à l'occasion de la composition ou du remaniement des Cabinets ministériels. Les problèmes touchant l'Administration des fonctionnaires des Ponts et Chaussées ont toujours été réservés jusqu'à présent, par les arrêtés fixant les attributions des Secrétaires d'Etat à l'Aviation Marchande, à la Direction du Personnel du Ministère des Travaux Publics. Le P.C.M. ne perd pas de vue les problèmes de cette nature et les suit avec vigilance.

§ 7. — Transports.

Le rapport moral présenté à l'Assemblée de 1953 par mon prédécesseur avait constaté la suppression du Corps des Ingénieurs des Transports et parallèlement de celui des Inspecteurs des Transports, mais avait indiqué que cette suppression posait un problème dont nous ne pouvions nous désintéresser ; celui des Inspecteurs Principaux et Contrôleurs Généraux des Transports. L'Administration a présenté au Comité Technique Paritaire de l'Administration Générale et du Personnel, il y a presque un an, un projet de décret portant création d'un cadre de Contrôle Commercial des Transports qui aurait compris six emplois de Contrôleurs Généraux des Transports et douze emplois d'Inspecteurs Principaux des Transports.

Ces emplois seraient confiés respectivement à des Ingénieurs en Chef et Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées. A titre transitoire, les Contrôleurs Généraux et Inspecteurs Principaux actuellement en Service seraient maintenus dans leurs emplois, tout en conservant leur classement indiciaire hiérarchique et leurs règles d'avancement.

Le Comité a désigné, à la demande de l'Administration, deux représentants pour prendre part aux travaux du Comité Technique Paritaire ; il avait au préalable décidé d'accueillir favorablement la solution ainsi envisagée.

Le projet de décret fait encore l'objet d'études communes entre notre Administration, la Fonction Publique et le Budget.

§ 8. — Fonds d'Investissement Routier.

La création du Fonds d'Investissement Routier a permis d'apporter à notre réseau national, depuis trois ans,

d'importantes améliorations : les Services des Ponts et Chaussées ont fait un effort considérable pour concevoir, préparer et réaliser ces travaux, qui sont très appréciés par le public et dont la nécessité est unanimement reconnue : le Gouvernement à la demande du Parlement, a d'ailleurs décidé de rendre progressivement en trois ans au Fonds Routier les dotations prévues par la loi organique (20% du montant des taxes en 1955, 21% en 1956, 22% en 1957). Toutefois il est regrettable que les ressources affectées à la tranche nationale aient été en même temps amenuisées par la création de la tranche urbaine et l'affectation d'une partie des ressources du Fonds Spécial d'Investissement Routier à la reconstruction des ponts.

Si l'utilité d'une tranche urbaine est indiscutable, la création d'une tranche rurale qui vient d'être votée par le Sénat, est absolument contraire au principe de l'insitution, qui est de faire payer par la masse des automobilistes des travaux utiles et rentables pour cette même masse. Ces émiettements successifs du Fonds sous forme de subvention aux collectivités locales sont infiniment regrettables et les ressources de la tranche nationale restent très insuffisantes pour les besoins à satisfaire.

Le texte initial du Sénat confiait au Ministère de l'Agriculture la gestion des crédits de la tranche rurale : un amendement accepté par le Gouvernement, a décidé que, comme pour les trois autres tranches intéressant les collectivités locales, cette gestion ressortirait au Ministère de l'Intérieur.

La loi des comptes spéciaux étant encore en navette devant le Parlement, il est impossible de savoir ce que seront en 1955 les ressources de la Tranche Nationale affectées à l'équipement : probablement 11,5 ou 12,5% soit 23 ou 25 milliards contre 18 en 1954.

§ 9. — Intérieur. — Agriculture.

a) Réforme de la Voirie.

L'étude de la réforme de la voirie communale et agricole, signalée à la dernière Assemblée Générale de 1954, a été à nouveau reprise par les Ministères intéressés au cours de ces derniers mois. Il était question de constituer deux voiries :

— Tout d'abord, une voirie communale comprenant les voies communales affectées à la circulation générale et comprenant, en particulier, les chemins vicinaux, les voies urbaines, les chemins ruraux reconnus et certains chemins ruraux non reconnus.

— Puis une voirie agricole comprenant les voies non classées dans la voirie communale.

Cette réforme aurait entraîné, dans les attributions des Services Ordinaires et notamment à l'échelon des Subdivisions, des modifications assez profondes. Aussi votre Comité en liaison étroite avec le Syndicat des Ingénieurs des T.P.E. porte son attention particulière sur cette importante question et ses répercussions éventuelles.

Pour la voirie agricole notamment, son entretien à la charge des communes grèverait les budgets locaux déjà surchargés. Et il serait, du point de vue de l'intérêt général, irrationnel d'utiliser pour sa gestion, comme il l'était envisagé, un Service de voirie autre que les Services communaux, ou que le nôtre, qui gère déjà toutes les voies depuis les routes nationales jusqu'aux chemins vicinaux. Il y a là une nouvelle manifestation de l'esprit

de prolifération d'organismes de création récente dont l'activité pourrait s'exercer plus utilement dans des domaines étrangers à nos techniques.

b) *Fonds National pour le développement des adductions d'eau dans les communes rurales.*

A l'Assemblée Générale de 1954, il avait aussi été signalé une proposition de loi « relative à la création d'un « fonds d'amortissement et de péréquation des charges « des collectivités locales résultant des travaux d'alimentation en eau ».

Cette question qui était restée en sommeil, a été brusquement reprise sous la forme du décret-loi du 1^{er} octobre 1954 et malgré des vœux et des avis défavorables, a fait l'objet d'un décret d'application en date du 14 décembre 1954.

Il était délicat pour le P.C.M. de prendre position dans une question qui, dépassant nettement le simple cadre technique et même financier, relève plutôt de la politique générale. Les modalités de contrôle et d'application ne sont pas encore parues, mais en tant que chargé par le Ministère de l'Intérieur du contrôle pour les communes urbaines, le Service des Ponts et Chaussées devrait nécessairement faire partie des Commissions éventuelles qui pourraient être créées.

§ 10. — **Contrôle des travaux de constructions scolaires.**

La réorganisation du contrôle des constructions scolaires préconisée par la Commission Le GORGEU a été seulement amorcée.

En application de la circulaire interministérielle (Intérieur — Education Nationale- du 23 janvier 1953, les Préfets de la majorité des départements ont demandé à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées d'émettre un avis technique sur les projets de constructions scolaires du département intéressé. Ce rôle a d'autant plus d'importance qu'un décret n° 54-1300 du 24 décembre 1954 a décidé que pour les projets de constructions scolaires dont le montant n'excède pas 100 millions, le Comité départemental des Constructions Scolaires remplit les attributions dévolues au Conseil Général des Bâtiments de France par le décret du 17 juin 1938, modifié par l'ordonnance n° 45-1935 du 31 août 1945.

§ 11. — **Attributions de nouveaux Services en Algérie et en Territoires d'Outre-Mer. — Problème Tunisien.**

L'esprit de prolifération de nouveaux Services que je rappelais ci-dessus s'est également manifesté dans deux autres domaines. L'installation d'Ingénieurs du Génie Rural en Algérie a été prévue, d'après une circulaire gubernatoriale du 1^{er} février 1955, à l'intérieur du Service de la Colonisation et de l'Hydraulique, organisé jusqu'à présent dans le cadre exclusif des Services des Travaux Publics, en juxtaposant à chaque Ingénieur en Chef et à chaque Ingénieur des Ponts et Chaussées un Ingénieur en Chef et un Ingénieur du Génie Rural, dont l'autorité s'exercerait en parallèle. Ce « bicéphalisme », sans précédent croyons-nous dans les annales de l'Administration française, ne peut aboutir qu'à la désorganisation d'un Service où les Ingénieurs des Ponts ont réalisé

une œuvre remarquable pour le plus grand profit de ces départements algériens qui nous sont chers et au moment même où le Gouvernement est décidé à donner un nouvel essor à l'Economie Algérienne.

Nos Camarades du P.C.M.A. se sont élevés avec vigueur contre l'éventualité d'une telle organisation à laquelle ils considèrent impossible pour eux de participer. Votre Comité s'est unanimement associé à leur action, comme vous serez tous d'accord, j'en suis persuadé, pour approuver celle-ci.

Par ailleurs, nos Camarades des territoires d'Outre-Mer éprouvent une légitime inquiétude des termes très extensifs du décret 54-1246 du 14 décembre 1954, fixant les attributions du Génie Rural en France d'Outre-Mer : les dispositions de ce décret peuvent contredire la compétence actuellement reconnue aux Services des Travaux Publics d'Outre-Mer en matière d'Hydraulique. Les diminutions d'attributions de ces Services que risque d'apporter ce décret apparaissent à votre Comité comme une lourde erreur préjudiciable aux intérêts des territoires dont le développement mérite plus que jamais l'intervention des techniciens hautement qualifiés que sont nos Camarades.

Il est important ici de rappeler l'œuvre de nos Camarades des Ponts et Chaussées Outre-Mer dans ce domaine de l'Hydraulique Agricole qui a apporté la prospérité à des populations sous-alimentées. On leur doit l'irrigation de centaines de milliers d'hectares, la construction de grands barrages, de digues, de canaux qui transformèrent avant la dernière guerre certains territoires traditionnellement décimés par la famine, tels le Tonkin et l'Annam, en Pays exportateurs de riz et de maïs ; il serait injuste d'oublier ces réalisations et maladroit de les compromettre à l'avenir par une faute d'organisation. Aussi votre Comité a-t-il demandé une modification au décret en cause.

Enfin nos Camarades de Tunisie s'étaient montrés inquiets des conditions de reclassement qui leur seraient offertes au cas où des difficultés particulières dans l'exercice de leurs fonctions actuelles les obligeraient à revenir dans un poste métropolitain. Votre Comité a bien compris leur inquiétude et leur a donné son plus vigoureux appui, afin que nos Camarades puissent, en toute tranquillité d'esprit, continuer leur œuvre si nécessaire et si féconde en Tunisie, en dépit des incertitudes politiques actuelles. Les Camarades ont reçu le meilleur accueil du Ministre des Travaux Publics et les promesses formelles correspondant à leurs demandes leur ont été faites.

CHAPITRE IV

CONCLUSIONS

De cet exposé aux multiples aspects, vous pouvez juger que les préoccupations n'ont pas manqué cette année pour votre Comité, aussi bien côté Mines que côté Ponts. J'ai eu la satisfaction de vous indiquer que certaines difficultés ont, après de laborieux efforts, été aplanies et de vous rendre compte de l'heureux aboutissement de longues démarches. Par contre, l'adoption de certains textes que nous pensions devoir être aisée et rapide tel que le décret pour les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées n'est pas encore intervenue ; et le texte sur le

statut particulier du Corps des Ponts et Chaussées de mandera encore vraisemblablement de longs mois avant son adoption

Des difficultés nouvelles de toute nature surgissent chaque jour et en dépit de la vigilance de votre Comité, il ne faut pas se dissimuler que nos Corps sont constamment en péril. Vous me direz tout à l'heure si vous êtes d'accord sur l'action qui a été menée. Mais, pour défendre le prestige et les attributions essentielles de nos Corps, ce n'est évidemment pas la seule action du Comité de votre Association qui peut suffire. C'est de l'action de

tous, par la perfection dans l'accomplissement de nos tâches individuelles, par l'adaptation permanente de ces tâches aux modifications de la technique et de l'économie pour la meilleure utilisation de nos connaissances et de nos qualités propres que continuera de s'affirmer, pour le plus grand bien du Pays, la valeur prépondérante des Ingénieurs des Mines et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Le Président du P.C.M.,
P. MOINE

Rapport financier de l'Exercice 1954 et projet de budget de 1955

Conformément à l'article 20 des Statuts de notre Association nous avons l'honneur de porter à votre connaissance et de soumettre à votre approbation les comptes de l'Exercice écoulé soit du 1^{er} janvier au 31 décembre 1954, la situation financière au 31 décembre 1954 et le projet de budget pour l'année 1955

1° — EFFECTIF DE L'ASSOCIATION.

Le tableau figurant à la page suivante indique, d'une manière détaillée, la situation des effectifs du P.C.M. au 31 décembre 1953 et au 31 décembre 1954

L'effectif total est passé de 1 514 à 1 542 membres, ce qui correspond à une augmentation de 28 unités

2° — COMPTE DE GESTION DE L'EXERCICE 1954.

L'état des recettes et des dépenses de l'Exercice 1954 se présente de la façon suivante

Recettes		Dépenses	
— Cotisations normales	1 295 000	— Frais généraux	602 635
— Cotisations d'avance	475 000	— Edition Bulletin	4 027 260
	<hr/>	— Achats de titres	896 729
	1 770 000		<hr/>
— Publicité Bulletin	3 619 727		5 526 624
— Arrérage portefeuille	69 164		
— Remboursement titres	32 524		
	<hr/>		
	5 491 415		
Excédent de dépenses	35 209		
	<hr/>		
	5 526 624		<hr/>
	<hr/>		5 526 624

Nous aurions enregistré, cette année encore, un excédent de recettes si tous les Membres de l'Association avaient bien voulu ne pas omettre de payer leur cotisation. Le montant des cotisations encaissées en 1954 a été voisin des sommes dues pour l'année, mais l'arriéré des cotisations impayées s'élevait encore au 31 décembre 1954 à une somme très voisine de 100 000 francs

3° — PORTEFEUILLE

Au 31 décembre 1953, le portefeuille du P.C.M. comprenait les titres suivants, déposés, sauf les actions de la Maison des Mines, au Crédit Industriel et Commercial (Agence D, rue du Bac à Paris)

— 80 obligations C.N.E. 3% de 10 000 francs représentant au cours du jour	995 200
— 2 obligations S.N.C.F. 4% 1921 de 1 000 francs	1 768
— 33 actions de la Maison des Mines « pour mémoire »	»
	<hr/>
	996 968
	<hr/>

au 31 Décembre 1953	SOCIÉTAIRES ANNUELS			SOCIÉTAIRES PERPETUELS			Membres Bienfaiteurs	TOTAL
	PC	M	Total	PC	M	Total		
EN ACTIVITÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	39	16	55	18	8	26	—	81
Ingénieurs en Chef.....	255	51	306	37	5	42	1	349
Ingénieurs Ordinaires.....	592	57	649	9	—	9	—	658
Ingénieurs Elèves.....	44	18	62	—	—	—	—	62
EN CONGÉ								
Inspecteurs Généraux.....	1	—	1	1	—	1	—	2
Ingénieurs en Chef.....	26	21	47	10	6	16	—	63
Ingénieurs Ordinaires.....	64	17	81	19	1	20	—	101
EN RETRAITE :								
Inspecteurs Généraux.....	29	5	34	15	1	16	1	51
Ingénieurs en Chef.....	74	4	78	13	1	14	—	92
Ingénieurs Ordinaires.....	43	6	49	5	—	5	1	54
Totaux.....	1.167	195	1.362	127	22	150	3	1.514
au 31 Décembre 1954								
EN ACTIVITÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	41	15	56	16	7	23	—	79
Ingénieurs en Chef.....	264	59	323	35	2	37	1	361
Ingénieurs Ordinaires.....	599	58	657	6	—	6	—	663
Ingénieurs Elèves.....	48	17	65	—	—	—	—	65
EN CONGÉ :								
Inspecteurs Généraux.....	—	—	—	1	—	1	—	1
Ingénieurs en Chef.....	29	22	51	8	8	16	—	67
Ingénieurs Ordinaires.....	70	18	88	13	1	14	—	102
EN RETRAITE :								
Inspecteurs Généraux.....	33	5	38	14	2	16	1	55
Ingénieurs en Chef.....	72	5	77	12	2	14	—	91
Ingénieurs Ordinaires.....	46	6	52	5	—	5	1	58
Totaux.....	1.202	205	1.407	110	22	132	3	1.542

Les précédentes Assemblées Générales avaient prescrit de poursuivre la revalorisation du portefeuille, d'autre part, l'encassement de 475.000 francs pour cotisations d'avance exigeait l'emploi de cette somme en valeurs indexées. C'est pourquoi nous avons acquis en 1954 de nouvelles obligations C.N.E. 3%, savoir :

— en février 20 titres pour	251.370
— en avril 50 titres pour	645.359
soit ensemble une augmentation de 70 titres pour ..	896.729

Mais au cours de l'année 1954, deux obligations C.N.E. sont sorties pour remboursement d'une somme de 32.524

En sorte que, au 31 décembre 1954, le portefeuille de l'Association comprenait, au cours de cette date :

— 148 obligations C.N.E. 3% de 10.000 francs	2.146.740
— 2 obligations S.N.C.F. 4% de 10.000 francs	1.440
— 33 actions de la Maison des Mines « pour mémoire » ..	»
représentant une valeur de	<u>2.148.180</u>

Nous rappelons que la valeur du portefeuille du P.C.M. était, en octobre 1945, de 174.224 francs ; il serait souhaitable que l'effort de revalorisation entrepris soit encore poursuivi.

4°. — FONDS DE L'ASSOCIATION.

Conformement aux décisions prises par une précédente Assemblée Générale, le fonds social, initialement constitué par les versements des Sociétaires perpétuels, a été accru au cours de l'Exercice 1954, les revenus de ce fonds social entrant dans les recettes du compte de gestion.

A défaut du rétablissement des inscriptions de nouveaux membres perpétuels, le Comité du P.C.M. a admis que les Sociétaires annuels pourraient, à partir du 1^{er} janvier 1954, verser d'avance le montant de cinq années de cotisation. Ces acomptes viennent, bien entendu, augmenter la valeur du fonds social, garanti par l'achat de nouvelles valeurs indexées ou partiellement indexées.

5°. — COMPTES SPECIAUX.

Pour rendre plus clairs les comptes de l'Association et pour suivre, par ailleurs, les prescriptions de l'annexe au règlement intérieur approuvée par l'Assemblée Générale ordinaire du 29 janvier 1953, nous présentons les comptes spéciaux suivants, dont les soldes sont reportés au débit du compte de Profits et Pertes.

a) Compte spécial de l'Assemblée Générale 1954

Recettes		Depenses	
— Souscriptions dîner	158.400	— Dépenses dîner	215.400
— — visite Chatou	16.400	— — visite Chatou	18.000
	<hr/>		<hr/>
	174.800		233.400
Excédent de depenses	58.600		
	<hr/>		
	<u>233.400</u>		<u>233.400</u>

b) Compte spécial tournée en Scandinavie

Recettes		Depenses	
— Premier voyage	3.561.309	— Premier voyage	3.408.309
— Deuxième voyage	4.288.650	— Deuxième voyage	4.221.650
	<hr/>		<hr/>
	7.849.959		7.629.959
	<hr/>	Remb de trop perçu	220.000
	<u>7.849.959</u>		<hr/>
			<u>7.849.959</u>

c) Compte spécial au Bulletin du P.C.M.

Recettes		Depenses	
— Publicité	3.619.727	— Factures Imprimerie	3.272.970
— Excédent de depenses	407.433	— Factures clichés et rédaction	444.784
	<hr/>	— Frais généraux propres au Bulletin	309.506
	<u>4.027.260</u>		<hr/>
			<u>4.027.260</u>

6°. — COMPTE PROFITS ET PERTES.

Le compte de profits et pertes fait apparaître :

Au débit

- le solde du compte spécial de l'Assemblée Générale pour une somme de 58.600 francs ;
- le solde du compte spécial à la tournée en Scandinavie (« pour mémoire ») ;
- le solde du compte spécial du Bulletin du P.C.M. pour 407.433 francs ;
- les achats de titres pour une somme de 896.729 francs.

Au crédit

- la réévaluation du portefeuille qui se monte à 899.729 francs ;
- les intérêts des valeurs en portefeuille 69.164 francs ;
- les ventes de titres 32.524 francs ;
- le montant des cotisations encaissées pour une somme de 1.770.000 francs.

Compte Profits et Pertes

	Débit		Crédit	
— Assemblée Générale	58.600		— Réévaluation du portefeuille	899.729
— Voyages en Scandinavie	»		— Intérêts des valeurs .	69.164
— Bulletin du P.C.M.	407.433		— Ventes de titres	32.524
— Achats de titres	896.729		— Cotisations encaissées	1.770.000
— Frais Généraux d'administration	602.635		— Cotisations à recouvrer	100.000
	<hr/>			<hr/>
	1.965.397			2.871.417
Solde créditeur	906.020			<hr/>
	<hr/>			<hr/>
	2.871.417			<u>2.871.417</u>

7. — BILAN.

A l'actif du bilan au 31 décembre 1954 figurent nos disponibilités (Banque et Cheques Postaux) pour un total de 443.587 francs et le portefeuille dont la valeur était au 31 décembre 1954 de 2 148.180 francs, enfin les cotisations à recouvrer soit 100.000 francs.

Au passif figurent l'actif au 31 décembre 1953, comprenant le fonds social, dont la valeur s'élevait à 1.785 747 francs et le solde créditeur du compte profits et pertes qui s'élève à 906.020 francs.

	Actif		Passif	
— Portefeuille au 31-12-54	2 148.180		— Actif au 31-12-53	1 785 747
— Disponibilités :			— Solde compte profits et pertes	906.020
CIC	6.474			
CCP	437.113			
	<hr/>			
	443.587			
— Cotisations à recouvrer	100.000			
	<hr/>			
	2.691.767			<hr/>
	<hr/>			<u>2.691 767</u>

8°. PROJET DE BUDGET POUR 1955.

	Recettes		Depenses	
— Cotisations	1 500.000		— Frais généraux d'administration	700.000
— Arrérages du portefeuille	65.000		— Edition du Bulletin	4.200.000
— Recettes de publicité	3.800.000		— Réceptions	300.000
			— Tournées (mémoire)	»
			— Somme à valoir .	165.000
	<hr/>			<hr/>
	5.365.000			<u>5.365.000</u>

Nous prévoyons, comme les années précédentes, un déficit annuel pour le Bulletin de 400.000 francs, soit de l'ordre de 10% des dépenses d'édition, dépenses couvertes à concurrence de 90% par les recettes de publicité.

En évaluant — avec une marge de sécurité assez faible — les frais généraux d'administration à 700.000 francs, frais qui sont en constante augmentation et en prévoyant une dépense de 300.000 francs pour d'éventuelles réceptions et une somme à valoir de 165.000 francs, il ne reste aucune disponibilité pour poursuivre la revalorisation du portefeuille. Nous espérons qu'une gestion prudente permettra, sans augmentation du taux des cotisations, de faire apparaître en fin d'exercice la possibilité d'acquérir quelques titres de plus de la Caisse Nationale de l'Energie, la revalorisation du portefeuille de l'Association n'ayant encore atteint, par rapport à 1945, qu'un coefficient peu supérieur à 12.

Paris, le 1^{er} mars 1955

Le Trésorier du P.C.M.,

E. Marcel PROT.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du Jeudi 3 Mars 1955

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le jeudi 3 mars 1955, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : MM. **Mothe**, Président du P.C.M., **Couteaud** et **Fischesser**, Vice-Présidents, **Filippi**, Secrétaire, **Prot**, Trésorier, **Agard**, **Arquié**, **Baudet**, **Brunot**, **Cachera**, **Fertin**, **Frybourg**, **Gueydon de Dives**, **Hasson**, **Lerouge**, **Liffort de Buffévent**, **Renoux**, **Rossi**, **Rostand**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Damian**, **Leroy**, **Meunier**, **Tichoux** et **Vaillaud**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Barbet** et **Escoubé**.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

1°) Adoption du P.V. de la dernière séance.

Le Comité adopte sans observation le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le lundi 7 février 1955.

2°) Félicitations.

M. **Mothe** adresse, au nom du Comité, ses félicitations à notre Camarade **Boyaux**, nommé Directeur Général de la S.N.C.F.

3°) Tournées du P.C.M.

M. **Barbet** donne des précisions sur les conditions dans lesquelles sera effectuée la tournée du P.C.M. en Algérie. Le Comité charge M. **Leroy** d'arrêter, en accord avec M. **Barbet**, les dernières dispositions de détails restant à régler.

M. **Mothe** rend compte des premiers renseignements qu'il a pu obtenir au sujet de la tournée envisagée en Russie : cette tournée sera limitée à un petit groupe de Camarades, spécialistes dans une des différentes techniques intéressant nos deux Corps. Nos Camarades n'auraient à régler principalement que les frais du voyage jusqu'en U.R.S.S., où ils seraient plus ou moins considérés comme « invités » par le Gouvernement Soviétique. La date de cette tournée serait en septembre 1955 ou 1956. Le Comité prend connaissance avec vif intérêt de ces premières indications ; il convient d'attendre une suite positive à la lettre adressée le 22 novembre 1954 à l'Ambassade Soviétique à Paris.

4°) Dîner du P.C.M.

Le Comité fixe la liste des invitations à faire

pour ce dîner, compte tenu notamment de la composition du nouveau Gouvernement.

M. **Mothe** esquisse les idées qu'il entend développer dans le discours qu'il prononcera au dîner du P.C.M.

5°) Préparation de l'Assemblée Générale de 1955.

M. **Prot**, Trésorier, donne connaissance au Comité du rapport financier de l'Exercice 1954 qu'il se propose de présenter à l'Assemblée Générale du 13 mars 1955 : le Comité approuve les termes de ce rapport.

M. **Mothe** donne, de son côté, l'essentiel du rapport moral qu'il se propose de présenter à cette même Assemblée Générale : le Comité donne son accord aux bases ainsi indiquées.

6°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

a) M. **Mothe** indique au Comité qu'on peut espérer obtenir prochainement l'accord de la Fonction Publique, du Budget et de la Direction du Personnel, sur le texte du projet de décret concernant les échelons des Ingénieurs en Chef.

b) M. **Renoux** donne connaissance au Comité d'une note que lui a remise notre Camarade **Pfaff**, sur le projet de décret remis à l'Administration en décembre 1954 et concernant les conditions de classement des Ingénieurs des T.P.E. nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées. M. **Pfaff** proteste contre le fait que le reclassement prévu par ce texte serait limité, en tant qu'effet rétroactif, aux Ingénieurs ayant bénéficié de l'indemnité compensatrice postérieurement au 1^{er} décembre 1947. M. **Filippi** signale que cette protestation est analogue à celles exprimées sous forme de questions écrites par de nombreux Parlementaires, au sujet des Adjointes Techniques nommés Ingénieurs des T.P.E. Le Ministère des Travaux Publics a signalé à ce sujet les dispositions prévues par le projet de statut particulier des Ingénieurs des T.P.E. actuellement en préparation et a rappelé que, « conformément à la règle de non-rétroactivité des règlements constamment rappelée par le Conseil d'État », les dispositions prévues « ne sauraient avoir pour effet de modifier les situations acquises de 1940 à 1947 ».

Il ne semble donc pas que la demande présentée par le Camarade **Pfaff** ait de grandes chances de pouvoir être prise en considération : elle fera cependant l'objet d'une étude plus poussée.

c) M. **Mothe** donne quelques indications au Comité sur les études entreprises par la Direction du Personnel sur le projet de statut lui-même et des contacts qu'il a pris à ce sujet avec différents organismes.

7° Ingénieurs en disponibilité ou en Service détaché — Régime de retraites.

M. **Wennagel** signale qu'il a présenté un rapport au Comité d'Etude et de Liaison sur les articles 29 à 33 du projet de loi relatif aux dépenses en 1955 du Ministère des Finances (I. — Charges Communes), concernant l'aménagement de la position de détachement et de disponibilité des fonctionnaires et l'institution d'une pension proportionnelle à jouissance différée.

M. **Filippi** rappelle que ces articles ont été joints par la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, lors de l'examen du projet de loi. Le Comité du P.C.M. estime qu'il serait intéressant que ces articles soient rétablis.

8° Supplément familial des fonctionnaires

Le Comité d'Etude et de Liaison s'est, d'autre part, préoccupé du fait que le supplément familial est toujours calculé à partir des taux fixés par le décret n° 51-619 du 24 mai 1951 et des sommes fixées en fonction de la rémunération principale brute par le décret n° 51-1131 du 16 septembre 1951. Ces sommes ne comprenant que la moitié de la rémunération principale pour la tranche de rémunération allant de 450.000 francs à 900.000 francs et ne comprenant rien pour la

tranche de rémunération supérieure à 900.000 francs, il en résulte une situation anormale, qui lèse tout spécialement les fonctionnaires ayant un indice supérieur à 467.

9° Tableaux d'avancement 1951, 1952 et 1953 pour le grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

M. **Mothe** fait connaître que ses propositions de règlement amiable de cette question ont échoué : par une lettre datée du 7 février 1955. M. le Ministre des Travaux Publics a fait connaître, en effet, qu'il entendait s'en remettre à la décision du Conseil d'Etat.

10°)

M. **Mothe** indique avoir reçu la visite du Directeur de l'Hebdomadaire ayant publié l'article tendancieux de M. **Gaxotte**, que le Comité, dans sa précédente séance, avait estimé inexact vis-à-vis du Service des Ponts et Chaussées : ce Directeur a, dans cette visite, affirmé l'estime dans laquelle il tient le Corps des Ponts et Chaussées et pense que M. **Gaxotte**, lui-même, n'a pas voulu, sciemment, porter atteinte à ce Corps.

La séance est levée à 18 heures, étant entendu que la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le 13 mars 1955, à l'issue de l'Assemblée Générale du P.C.M.

Le Secrétaire,
P. **Filippi**.

Le Président,
P. **Mothe**.

Séance du Dimanche 13 Mars 1955

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le dimanche 13 mars 1955, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, à l'issue de la réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées.

Etaient présents : MM. **Agard, Armengaud, Arquié, Baquerre, Baudet, Brunot, Cachera, Couteaud, Fertin, Filippi, Fischesser, Frybourg, Giraud, Lambert, Laure, Lerouge, Meunier, Moret, Parisot, Renoux, Wahl** et **Wennagel**.

Absents excusés : MM. **Cot, Hasson, Prot, Proust, Rossi, Rostand** et **Vaillaud**.

La séance est ouverte à 17 heures, sous la présidence de M. **Wahl**, Doyen d'âge.

1°) Renouvellement du Bureau.

M. **Wahl** signale que à la suite des élections auxquelles a procédé la Sous-Section Mines, celle-

ci a constitué comme suit le Bureau du Sous-Comité de cette Section :

- Président : M. **Fischesser** ;
- Vice-Président : M. **Ventura** ;
- Secrétaire : M. **Proust** ;
- Délégué à la Section Ponts et Chaussées : M. **Proust**.

Puis il invite le Comité à procéder à la désignation de son Président : le Comité désigne à l'unanimité M. **Mothe**, qui remplace aussitôt M. **Wahl** à la présidence de la séance.

Le Comité désigne ensuite comme Trésorier, M. **Wennagel**, en remplacement de M. **Prot**, qui a demandé à être relevé de ces fonctions.

Compte tenu des Bureaux des Sous-Comités de Section, le Bureau du Comité du P.C.M. se trouve ainsi constitué :

- Président : M. **Mothe** ;

— Vice-Présidents : MM. **Couteaud, Fischeser et Lambert** ;

— Secrétaire : M. **Laure** ;

— Secrétaire Adjoint : M. **Proust** ;

— Trésorier : M. **Wennagel**.

2°) Pouvoirs au Trésorier.

Après en avoir délibéré, le Comité du P.C.M. donne à son Trésorier, M. Jean **Wennagel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères, à Paris, remplaçant dans ses fonctions de Trésorier M. **Prot**, tous pouvoirs pour l'exercice de ses fonctions de Trésorier de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. **Wennagel** pourra notamment, au nom de l'Association, ouvrir et fermer un compte de chèques postaux et un compte de Banque, gérer ces

comptes, endosser et acquitter tous chèques, virements et mandats, donner toutes quittances et décharges, louer tout coffre-fort et y accéder régulièrement toutes valeurs amorties et en donner quittance, acheter et vendre au comptant toutes valeurs entièrement libérées.

M. **Wennagel** pourra, en outre, percevoir, pour le compte des Syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines qui en feront la demande au P.C.M., les cotisations propres à ces Syndicats et se rapportant à leurs Membres qui sont également membres du P.C.M.

La séance est levée à 17 heures 30, étant entendu que le Comité du P.C.M. se réunira le lundi 4 avril à 14 heures 15.

Le Secrétaire.

A. **Laure**.

Le Président.

P. **Mothe**.

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

Séance du Jeudi 3 Mars 1955

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le jeudi 3 mars 1955, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : MM. **Mothe**, Président du P.C.M., **Couteaud**, Vice-Président, **Filippi**, Secrétaire, **Agard, Arquie, Baudet, Brunot, Cachera, Fertin, Frybourg, Gueydon de Dives, Hasson, Lerouge, Liffort de Buffévent, Renoux, Rossi, Rostand, Wahl et Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Leroy, Meunier, Prot et Tichoux**, Membres.

Assistaient à la séance : MM. **Barbet et Escoubé**.

La séance est ouverte à 18 heures.

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

Le Sous-Comité adopte sans observation le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le lundi 7 février 1955.

2°) Situation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées retraités comme Ingénieurs de 1^{re} Classe avant le 1^{er} avril 1950.

M. **Mothe** indique que la Direction du Personnel a eu son attention attirée sur l'arrêt rendu par le Conseil d'Etat le 3 décembre 1954, dont M. **Escoubé** avait entretenu le Sous-Comité dans sa dernière séance. La Direction du Personnel examine cette affaire en liaison avec les autres Ser-

vices intéressés et avec le P.C.M. M. **Escoubé** remercie M. **Mothe** de son intervention.

3°) Attributions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées au Service de la Colonisation et de l'Hydraulique en Algérie.

M. **Barbet** donne des précisions sur les problèmes posés par la nomination d'Ingénieurs du Génie Rural, en parallèle avec des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, dans les différents postes rattachés au Service de la Colonisation et de l'Hydraulique en Algérie. Il fait connaître au Sous-Comité l'action entreprise par nos Camarades contre le « bicéphalisme » ainsi envisagé. M. **Mothe** signale les interventions qu'il a faites de son côté.

Le Sous-Comité approuve l'ensemble des dispositions prises et, prenant une connaissance plus approfondie du passage du rapport moral relatif à cette affaire, approuve son Président d'attirer l'attention de l'Assemblée Générale annuelle sur ce sujet.

La séance est levée à 18 heures 45, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. aura lieu le dimanche 13 mars 1955, à l'issue de l'Assemblée Générale Annuelle du P.C.M.

Le Secrétaire.

P. **Filippi**.

Le Président.

P. **Mothe**.

Séance du Dimanche 13 Mars 1955

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées s'est réuni, le dimanche 13 mars 1955, à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, à Paris, à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle de l'Association.

Étaient présents : MM. **Agard, Armengaud, Arquié, Baquerre, Baudet, Brunot, Gachera, Couteaud, Fertin, Filippi, Frybourg, Giraud, Lambert, Laure, Lerouge, Meunier, Moret, Renoux, Wahl** et **Wennagel**.

Absents excusés : MM. **Cot, Hasson, Prot, Rossi, Rostand**.

La séance est ouverte à 16 heures 45, sous la présidence de M. **Wahl**, Doyen d'âge.

M. **Wahl** fait connaître que le Sous-Comité doit procéder au renouvellement de son Bureau et lui propose de désigner son Président : à l'unanimité, le Sous-Comité désigne comme son Président M. **Mothe**, à qui M. **Wahl** cède immédiatement la présidence de la séance.

Sur la proposition de M. **Mothe**, le Sous-Comité maintient en fonctions MM. **Couteaud** et **Lambert** comme Vice-Présidents. Il désigne M. **Laure** comme Secrétaire et M. **Filippi** comme Délégué de la Section Ponts et Chaussées à la Section Mines.

Le Bureau du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées est donc constitué comme suit :

- Président : M. **Mothe** ;
- Vice-Présidents : MM. **Couteaud** et **Lambert** ;
- Secrétaire : M. **Laure** ;
- Délégué à la Section Mines : M. **Filippi**.

La séance est levée à 17 heures, étant entendu que la prochaine réunion du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées aura lieu à l'issue de la réunion normale d'avril du Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,
A. **Laure**.

Le Président,
P. **Mothe**.

AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES

**L'AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES, 103, Boulevard Haussmann
à PARIS (8^e Arr) - Téléphone ANJou 84.20)
est à votre disposition pour vos assurances automobiles**

Demandez-lui ses tarifs, dont les taux sont toujours très intéressants

Le local réservé aux INGÉNIEURS DE PASSAGE à Paris se trouve dans la Bibliothèque du Ministère (Escalier I, premier étage au-dessus de l'Entresol, pièce n° 92. Téléphone LItré : 38.47). Accès par la cour du Ministre.

ACTIVITÉ DES GROUPES

GRUPE DU MANS

Le Groupe du Mans a tenu à Rennes une réunion d'information le 5 mars.

Étaient présents : MM. **Aubert, Aubriot, Bertin, Carouge, Chauchoy, Dardé, Fertin, Gendre, Guichon, Huet, Jammet, Mahé, Ravoux, de la Serve et de Sèze.**

La séance est ouverte à 10 h. 30.

Le Délégué de Groupe résume l'évolution, depuis la dernière réunion du Groupe en octobre 1954, des différents problèmes étudiés par le P.C.M.

Les Ingénieurs présents enregistrent les progrès réalisés notamment au sujet du Statut d'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et du décret sur le nouvel échelonnement des Ingénieurs en Chef. Ils insistent pour que la sortie de ces textes intervienne dans les meilleurs délais.

Au cours de l'exposé la discussion porte plus particulièrement sur les points suivants :

1°) **Rapports avec les Ingénieurs Conseils.**

Le Groupe demande l'étude accélérée d'un contrat type pour mission incomplète permettant au Service des Ponts et Chaussées d'avoir éventuellement recours à l'aide des Techniciens Privés pour les études des réalisations qui lui sont confiées par les Collectivités Locales.

2°) **Réforme de la Voirie Communale.**

Le Groupe estime que les voies de communications routières doivent demeurer de la seule compétence des Ponts et Chaussées quel que soit leur classement nouveau.

3°) **Personnel des bureaux d'études.**

Le Groupe constate qu'il est indispensable d'étoffer le personnel des bureaux d'études pour permettre au Service des Ponts et Chaussées de faire face honorablement aux tâches de plus en plus nombreuses qui lui sont confiées. Le fait que les avis diffèrent sur les moyens à employer pour atteindre le but poursuivi ne doit pas retarder les décisions à prendre.

4°) **Retraités.**

Le Délégué donne ensuite lecture de la lettre d'un Camarade retraité où il est fait état du tort fait aux retraités en raison de l'absence de dispositions complémentaires à celles du décret du 16 novembre 1953 pour leur cas.

Le Groupe décide de transmettre au P.C.M. avec avis très favorable le vœu ci-après étant entendu que la question doit être étudiée dans son ensemble :

« Le Groupe Régional du Mans de l'Association « du P.C.M., réuni à Rennes le 5 mars 1955. exprime le vœu que le décret du 16 novembre 1953 (n° 53-1124) qui a modifié le Statut du Corps « des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et porté « création dans le Grade d'Ingénieur ordinaire « d'une hors classe dont l'effectif est limité à « 8% de l'effectif total, soit remanié pour permettre à tous les Ingénieurs ordinaires retraités, « **dont le nombre est d'ailleurs très restreint,** de « bénéficier de l'échelon correspondant au nombre de leurs années de Service en 1^{re} classe.

« Il demande en outre, en attendant la prise en « considération de ce vœu, que les Ingénieurs « ordinaires retraités entre le 1^{er} avril 1950 et le « 1^{er} juillet 1950 soient appelés à bénéficier de « l'échelon à l'indice 520. »

Il est enfin parlé de la prochaine sortie technique et touristique du Groupe.

Il avait été prévu qu'elle aurait lieu dans le Finistère au cours du mois de mai et qu'elle durerait deux jours. Les Camarades présents estiment que ces dispositions sont à maintenir (les dates les plus favorables paraissant être les 14 et 15 mai) s'il n'y a aucune difficulté du côté du département d'accueil.

La séance est levée à 12 heures 30.

Le Délégué du Groupe,
J. Fertin.

N° de Compte de Chèques Postaux du P.C.M.
PARIS : 508.39

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

Rapport moral présenté à l'Assemblée Générale du 13 Mars 1955

Au nom du Comité, j'ai l'honneur de vous rendre compte de l'activité de notre Amicale d'Entr'Aide des Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Je rappelle que notre Association a commencé à fonctionner en 1952. Elle n'a toutefois pu être officiellement déclarée à la Préfecture de Police de la Seine que le 13 janvier 1954 (J.O. du 26 janvier 1954).

1°. — EFFECTIFS.

Au 28 février, notre effectif était de :

- 277 Adhérents complets,
- 98 — partiels.

Le nombre des adhérents complets est normal et correspond à nos prévisions initiales. Nous enregistrons d'ailleurs des adhésions nouvelles de Camarades venant d'entrer dans nos Corps ou de devenir pères de famille. Un effort constant doit néanmoins être poursuivi pour attirer l'attention de tous sur l'intérêt de notre Amicale.

Par contre, votre Comité est très déçu de constater le faible nombre d'adhérents partiels. Il tient tout d'abord à remercier ceux qui veulent bien, alors qu'ils sont le plus souvent complètement dégagés de charges de famille, participer à notre œuvre de solidarité. Il ne peut comprendre par contre, que leur nombre soit aussi faible. Il nous paraît certain qu'il y a, en réalité, beaucoup de Camarades qui convenablement informés, seraient prêts à s'associer à notre effort. Une propagande intense doit donc être développée dans ce but. Votre Comité s'y est déjà employé et poursuivra son action. Mais ce sont tous les membres actuels de l'Amicale qui peuvent obtenir les résultats les plus efficaces. Nous sollicitons donc le concours de chacun d'entre vous : chacun connaît certainement plusieurs Camarades qui sont prêts à s'associer à notre œuvre, si on leur en rappelle l'intérêt.

2°. — RESSOURCES.

Votre Comité a récemment décidé de maintenir les cotisations de 1955 au taux adopté pour 1954, soit 5.000 francs pour la cotisation de solidarité, 2.500 francs pour le premier enfant à charge, 700 francs par enfant supplémentaire, jusqu'au cinquième enfant. Les retraités ne payent que la moitié de ces taux.

Sur la base des effectifs actuels, les ressources de cette année peuvent s'évaluer, en chiffres ronds, à :

— pour les adhérents complets :	
Solidarité	1.380.000
Cotisation familiale	995.000
— pour les adhérents de solidarité	487.500
Total	2.862.500

Lorsque toutes les cotisations seront rentrées, nous aurons reçu sensiblement la même somme que pour 1954, 2.600.000 francs au titre de 1953 et 1.300.000 francs pour 1952.

Suivant l'article 25 des Statuts, la cotisation familiale doit être entièrement répartie entre les enfants des adhérents complets décédés. Le maximum du secours, compte tenu de l'augmentation du traitement de base, est de 180.000 francs pour le premier enfant, de 52.000 francs par enfant en plus. Nous avons à aider en ce moment dix enfants d'adhérents complets récemment décédés. Le secours maximum pouvant leur être attribué, en application des prescriptions des statuts, est de 910.000 francs. Les cotisations familiales donneront un peu plus que cette somme, leurs taux sont ainsi correctement fixés.

Il convient de souligner que les cotisations familiales sont actuellement très inférieures aux taux maximum autorisés par les statuts. Si le malheur frappait certaines de nos familles, nous pourrions aisément augmenter nos ressources pour maintenir l'aide familiale maximale à toutes les familles éprouvées.

Les ressources provenant des cotisations de solidarité sont réparties par votre Comité suivant les besoins des enfants de nos Camarades décédés, y compris ceux des Camarades disparus avant la création de votre Amicale.

3°. — SECOURS ACCORDÉS.

Les ressources indiquées ci-dessus pour chaque exercice n'ont pas encore été intégralement encaissées : le montant des secours accordés s'en est trouvé réduit.

Pour l'exercice 1952, nous avons aidé onze familles, avec des secours variant de 50.000 francs à 200.000 francs, atteignant un total de 1.175.000 francs. Dans cette année de début, nos moyens étaient très limités et nous avons dû nous résigner à accorder plusieurs secours très faibles, trop faibles, de 50.000 francs.

En 1953, nous avons pu distribuer 1.680.000 francs, également pour onze familles. Il a paru justifié de distribuer encore deux secours de 50.000 francs, les autres variant de 100.000 à 250.000 francs.

En 1954, notre effort a atteint 2.265.000 francs toujours pour onze familles. Nous avons maintenu deux secours de 50.000 francs, mais nous avons pu apporter 500.000 et 400.000 francs à deux familles de Camarades récemment décédés.

Pour 1955, nous avons d'ores et déjà envisagé de distribuer 2.580.000 francs, entre dix familles. Nous maintiendrons un seul secours de 50.000 francs. Mais nous pourrions donner un secours de 600.000 francs et un secours de 500.000 francs aux familles des Camarades récemment décédés, les autres variant entre 100.000 et 250.000 francs. Un effort supplémentaire sera fait lorsque toutes les cotisations seront rentrées.

Il apparaît ainsi que, dans le cas des adhérents complets, l'Amicale a bien la possibilité d'intervenir dans une mesure certainement appréciable et qui doit enlever une part de la gêne des familles.

Les secours moins importants sont répartis entre les familles des Camarades morts il y a quelques années : ils constituent un témoignage concret de solidarité. La charge totale correspondante rentre, en 1955, pour 1.300.000 francs contre 1.280.000 francs pour les familles des adhérents complets de l'Amicale, récemment décédés. Elle ira en diminuant assez rapidement.

L'expérience montre donc que les bases de fonctionnement de notre Amicale sont saines et que la confiance que vous lui avez accordée est justifiée.

Puisse la connaissance de ces résultats décider les Camarades qui hésitent à s'inscrire comme adhérents complets, en doutant de l'intérêt réel de notre Association !

4°. — RECouvreMENT DES COTISATIONS.

Pour réduire le plus possible les frais d'administration de notre Amicale, le Comité avait d'abord estimé préférable de se borner à faire des informations générales, publiées au bulletin du P.C.M.

L'expérience a montré que c'était insuffisant et les cotisations reentraient mal.

Aussi avons nous décidé de toucher chacun d'entre vous par lettre. Cette initiative a été en général bien accueillie et beaucoup d'adhérents nous ont répondu immédiatement. Nous avons, à la date du 12 mars, encaissé

2.066.000 francs depuis l'envoi des lettres, pour les cotisations de 1955 et les exercices antérieurs.

Dès la semaine prochaine, cette somme sera distribuée entre les familles que nous aidons.

Je demande instamment à ceux qui n'ont pas encore répondu à notre appel, de le faire sans retard !

5°. — CONCLUSION.

Telle a été l'activité de votre Comité depuis la création de notre Amicale.

J'espère que vous voudrez bien l'approuver et, en témoignage de confiance, réélire comme membres du Comité les Camarades BRANDEIS, FISCHESSE, GUEYDON DE DIVES, PAVAUX et VIELLIARD, dont le mandat a expiré en 1954 et qui sont rééligibles.

Je demande à nouveau que tous les adhérents fassent la propagande nécessaire au recrutement de nouveaux adhérents complets ou partiels. Puis-je espérer que certains de ceux qui ont bien voulu m'écouter s'inscriront immédiatement ? Des bulletins sont à leur disposition et notre Trésorier est prêt à les rencontrer !

Au nom de tous les membres du Comité, je vous assure que nous continuerons à faire de notre mieux pour que votre Amicale se développe et qu'elle apporte aux enfants de nos Camarades prématurément décédés l'aide la plus efficace.

Paris, le 10 mars 1955.

Le Président,
L. LESIEUX.

Congrès de l'Association des Hygiénistes et Techniciens Municipaux

(23 au 28 Mai 1955)

Le Congrès annuel de l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux (A.G.H.T.M.) se tiendra, cette année, à Rouen et Le Havre dans la semaine du 23 au 28 mai.

Les questions ci-après feront l'objet d'exposés et de discussions :

- Les voiries de desserte,
- L'exploitation des réseaux d'assainissement,
- Le captage de l'eau dans les terrains fissurés,
- Les problèmes municipaux et la reconstruction de la Ville du Havre,
- Les problèmes municipaux et la reconstruction de la Ville de Rouen.

Diverses visites techniques dans la région normande auront lieu pendant le Congrès.

L'attention des Camarades est à nouveau attirée sur l'intérêt que présentent pour eux les questions étudiées par l'A.G.H.T.M. et qui recouvrent notamment l'ensemble des techniques municipales : eau — assainissement — voirie — éclairage public — ordures ménagères. Il serait

donc souhaitable qu'un grand nombre d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées appartiennent à l'Association et participent aux Congrès.

Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétariat de l'A.G.H.T.M., 9, rue de Phalsbourg, Paris (xvii^e) (Car. 38-91), ou à l'un des trois Camarades ci-après, membres du Conseil d'Administration :

M. DESVIGNES, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Ministère de l'Intérieur, Direction de l'Administration Départementale et Communale, 11, rue Cambacérès, Paris (viii^e) ;

M. LORIFERNE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 9, rue des Réservoirs à Versailles (S.-et-O.) ;

M. DURAND-DUBIEF, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 2, rue Beaubourg, Paris (iv^e).

Il est rappelé que l'Association est présidée par M. SENTENAC, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur Général des Services Techniques de la Ville de Paris.

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

M. Paul **Bernard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en Service détaché à Casablanca, a été réintégré dans son Corps d'origine, à compter du 16 février 1955 et affecté pour ordre à l'établissement du Matériel des Bases Aériennes (Arrêté du 10 février 1955. J.O. du 25 février 1955).

M. Paul **Gentil**, Ingénieur des Mines, a été placé en Service détaché, pour cinq ans, à compter du 1^{er} octobre 1954, auprès de la S.N.C.F., comme Chef d'Arrondissement (Arrêté du 14 février 1955. J.O. du 20 février 1955).

M. Gérard **Ternant**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Nantes, a été chargé, à compter du 16 février 1955, à la résidence de Lille, des fonctions d'Adjoint à l'Ingénieur en Chef du Service des Ponts et Chaussées du département du Nord (Arrêté du 19 février 1955. J.O. du 1^{er} mars 1955).

M. Vincent **Clermont**, Ingénieur en Chef des Mines, a été chargé des fonctions de Chef de l'Arrondissement Minéralogique de Toulouse, à compter du 1^{er} février 1955 (Arrêté du 21 février 1955. J.O. du 1^{er} mars 1955).

M. Marcel **Regard**, Ingénieur en Chef des Mines, a été chargé, en plus de l'Arrondissement Minéralogique de Strasbourg, des fonctions de Chef de l'Arrondissement Minéralogique de Metz, à partir du 1^{er} février 1955, en remplacement de M. Emile **Schneider**, muté (Arrêté du 21 février 1955. J.O. du 1^{er} mars 1955).

Ont été nommés au Cabinet du Ministre de la France d'Outre-Mer (Arrêté du 3 mars 1955. J.O. du 4 mars 1955) :

— Directeur du Cabinet : M. Adolphe **Touffait**, Premier Substitut du Procureur de la République près le Tribunal de la Seine ;

— Conseillers Techniques : M. Pierre **Sanner**, Inspecteur de la France d'Outre-Mer, M. Raoul **Ergmann**, Conseiller Référendaire à la Cour des Comptes, M. Francis **Bour**, Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique ;

— Chef de Cabinet : M. Paul **Masson**, Administrateur de la France d'Outre-Mer ;

— Chargé de mission : M. Jacques **Lansier**, Procureur de la République ;

— Chef du Secrétariat Particulier : Mlle Marguerite **Couturier**, Rédacteur Principal à la Présidence du Conseil ;

— Chef du Service Parlementaire et de la Presse : M. Joseph **Poll** ;

— Attachés : M. Paul **Gargominy**, Ancien Sénateur et M. Rakotovao **Ralison**.

Ont été nommés au Cabinet du Ministre de l'Industrie et du Commerce (Arrêté du 3 mars 1955. J.O. du 4 mars 1955) :

— Directeur du Cabinet : M. René **Terrel**, Conseiller Référendaire à la Cour des Comptes ;

— Conseiller Technique chargé de la Coordination Technique : M. Claude **Leclercq**, Ingénieur diplômé de l'Ecole Polytechnique ;

— Conseillers Techniques : M. Jean **Audibert**, Ingénieur des Mines, M. Christian **Boullac**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Jean **Girardot**, Administrateur Civil au Secrétariat aux Affaires Economiques, M. Georges **Le Hénaff**, Membre du Conseil Economique, M. Pierre **Vignes**, Administrateur Civil au Ministère des Finances ;

— Chef Adjoint du Cabinet, chargé des relations avec l'Assemblée Nationale : M. Paul **Fort** ;

— Chef du Secrétariat Particulier : M. Marc **Couturier**, Ingénieur ;

— Attaché Parlementaire, chargé des Relations avec le Conseil de la République : M. Raymond **Mouly**.

M. Paul **Julien**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé Conseiller Technique au Cabinet du Ministre de la Santé Publique (Arrêté du 3 mars 1955. J.O. du 4 mars 1955).

Ont été nommés au Cabinet du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (Arrêté du 4 mars 1955. J.O. du 8 mars 1955) :

— Directeur du Cabinet : M. Henri **Ziegler**, Ingénieur Général de l'Air ;

— Conseillers Techniques : MM. Raymond **Panié**, Inspecteur des Finances, Jean **Charuel**, Sous-Directeur à l'Office des Changes, Jacques **Eisenmann**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Jean **Ravanel**, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat ;

— Chef de Cabinet : M. René **Servoise**, Administrateur de la France d'Outre-Mer ;

— Chef Adjoint de Cabinet : M. **Bonin**, Procureur de la République ;

— Chargé de Mission : M. Guy **Ribeaud**, Agent Contractuel au Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale ;

— Attachées : Mme Anne **Braun** et Mlle Suzanne **Bourel**.

M. **Leroy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur Conseil de la Caisse des Dépôts et Consignations, a été nommé Membre de la Commis-

sion de simplification des procédures de construction au Ministère de la Reconstruction et du Logement (Arrêté du 9 mars 1955. J.O. du 10 mars 1955).

M. René **Ansart**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Melun, a été nommé Membre suppléant du Comité Central des Œuvres Sociales au Ministère des Travaux Publics, en remplacement de M. **Legrand**, démissionnaire (Arrêté du 22 février 1955. J.O. du 16 mars 1955).

M. Maurice **Avril**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bourges, a été chargé, à compter du 16 mars 1955, de l'Arrondissement de Salon du Service Spécial des Bases Aériennes du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. **Tiéri** muté (Arrêté du 9 mars 1955. J.O. du 16 mars 1955).

M. Bernard **Gaspard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été promu Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, pour prendre rang le 1^{er} mars 1955 (Décret du 14 mars 1955. J.O. du 18 mars 1955).

Ont été nommés au Cabinet du Ministre de la Reconstruction et du Logement (Arrêté du 18 mars 1955. J.O. du 20 mars 1955) :

— Chef de Cabinet : M. Michel **Junot**, Sous-Préfet ;

— Chefs Adjoints du Cabinet : MM. Bernard **Leneuf**, Licencié ès Sciences, chargé des relations avec les Assemblées et Jean **Rista**, Licencié ès Lettres ;

— Conseillers Techniques : MM. Philippe **Clément**, Administrateur Civil au Ministère des Finances et des Affaires Economiques, Pierre **Filippi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, François-Bernard **d'Harambure de la Poëze**, Inspecteur de la Reconstruction et du Logement, Louis **Morel**, Ingénieur en Chef de la Reconstruction et du Logement ;

— Chef du Secrétariat Particulier : Mme Jacqueline **Legaret**, Licenciée en Droit.

M. Bernard **Pétigny**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Tunis, a été maintenu, pour la période du 1^{er} mars 1955 au 29 février 1956, en Service détaché auprès de la Résidence Générale de France à Tunis (Arrêté du 12 mars 1955. J.O. du 22 mars 1955).

M. Pierre **Seyer**, Ingénieur Général des Mines, a été nommé Membre de la Commission des Annales des Mines, en remplacement de M. Francis **Fer**, démissionnaire (Arrêté du 17 mars 1955. J.O. du 22 mars 1955).

M. Robert **Chavagnac**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Moulins, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 26 avril 1955, date de cessation de ses fonctions (Décret du 19 mars 1955. J.O. du 23 mars 1955).

M. André **Mégissier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Evreux, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 10 avril 1955, date de cessation de ses fonctions (Décret du 19 mars 1955. J.O. du 23 mars 1955).

M. François **Sentenac**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, en Service détaché à la Préfecture de la Seine, à Paris, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 20 avril 1955, date de cessation de ses fonctions (Décret du 19 mars 1955. J.O. du 23 mars 1955).

M. Marcel **Notté**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Paris, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 21 avril 1955, date de cessation de ses fonctions (Décret du 19 mars 1955. J.O. du 23 mars 1955).

A été acceptée, pour compter du 1^{er} mars 1955, la démission de M. Georges **Bouly**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées du cadre des Services détachés (Décret du 19 mars 1955. J.O. du 23 mars 1955).

M. Guy **Parmentier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en disponibilité pour convenances personnelles, a été définitivement rayé des cadres (Décret du 19 mars 1955. J.O. du 23 mars 1955).

Les Camarades qui ont des **textes à insérer dans le Bulletin du P.C.M.** sont priés de bien vouloir nous les adresser **en double exemplaire**

NAISSANCES.

AMICALE D'ENTR'AIDE AUX ORPHELINS DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES. — Il est rappelé à tous les Camarades qu'ils peuvent, en adhérant à l'**AMICALE**, prémunir leurs enfants, grâce à l'entr'aide mutuelle, contre les conséquences, si souvent désastreuses, du décès du père de famille. Depuis le 1^{er} janvier 1954, les adhésions à l'**AMICALE** ne sont plus reçues que dans l'année suivant la naissance du premier enfant (Article 27 des Statuts).

Brigitte et Jean-François **Prud'homme** font part de la naissance, à Villemomble (Seine), de leur petit frère **Gilles**, troisième enfant de notre Camarade André **Prud'homme**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef d'Arrondissement à la S.N.C.F.

Notre Camarade Charles **Lefebvre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Dijon fait part de la naissance, à Dijon, le 7 mars 1955, de son troisième enfant **Chantal**.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

MARIAGE.

Notre Camarade Jean **Cor**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris, fait part de son mariage avec Madame Claude **Chaix**, célébré dans la plus stricte intimité à Nice, en la Chapelle du Christ-Roi, le 19 février 1955.

Notre Camarade Henri **Gilbert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, fait part du mariage de Mademoiselle Marie-Claude **Gilbert**, sa fille, avec le Sous-Lieutenant Edmond **Gruau**, Ancien Elève de l'École Polytechnique. La bénédiction nuptiale a été donnée le 8 mars 1955, en l'Église Saint-Charles de Monceau, à Paris.

Tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

DÉCÈS.

Nous avons été informés, le 25 mars 1955, de la mort de notre Camarade Pierre **Lévy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite à Paris, décédé le 14 décembre 1954.

Notre Camarade André **Bonafos**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Châteauroux, fait part de la mort de M. Joseph **Bonafos**, son Père, Secrétaire

d'Inspection Académique en retraite, à Carcassonne, où il est décédé le 2 février 1955. Les obsèques ont eu lieu le 5 février à Carcassonne et l'inhumation le même jour à Rodes (Pyrénées-Orientales).

Notre Camarade Henri **Boulinier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, fait part de la mort de M. Jules **Boulinier**, son Père, Ingénieur Civil des Mines, à Issy-les-Moulineaux, où il est décédé le 10 février 1955. Les obsèques ont eu lieu le 14 février, dans l'intimité, à la Queue-en-Brie (Seine-et-Oise).

Le Docteur Maxime **Conche** fait part de la mort de son Père, notre Camarade Alexandre **Conche**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, ancien Membre du Comité d'Administration du P.C.M., à Paris, où il est décédé le 26 février 1955 et où les obsèques ont eu lieu le 2 mars.

Notre Camarade Auguste **Ducreux**, Ingénieur en Chef Honoraire des Ponts et Chaussées à Reims, fait part de la mort de Madame **Ducreux**, son épouse, décédée à Reims le 7 mars 1955. Les obsèques ont eu lieu le 9 mars à Verneuil (Marne).

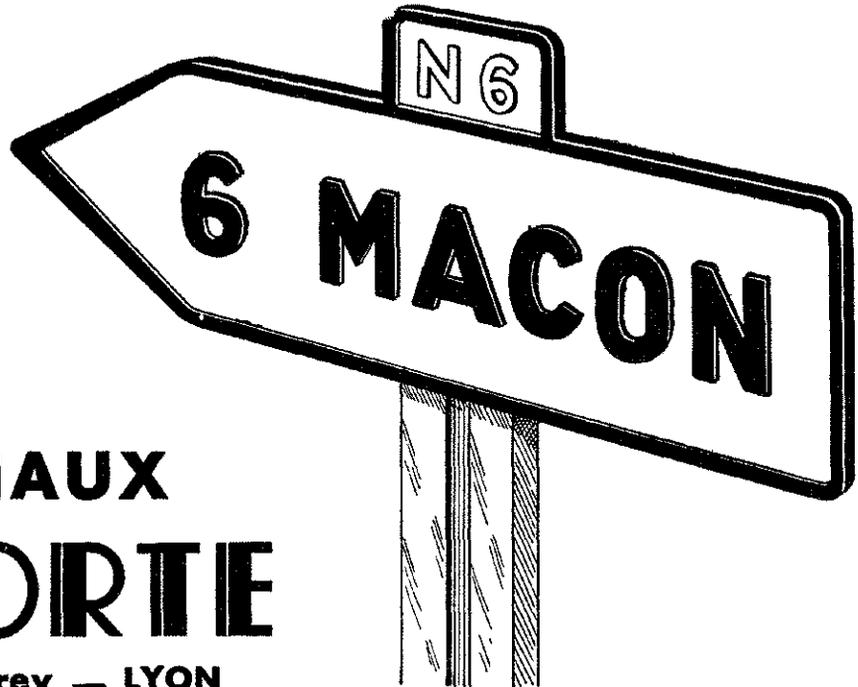
Notre Camarade Claude **Chazy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au Havre, fait part du décès, le 9 mars 1955, de M. Jean **Chazy**, son père, Membre de l'Institut et du Bureau des Longitudes, Professeur Honoraire à la Sorbonne et à l'École Centrale, Ancien Examineur des Elèves à l'École Polytechnique.

Notre Camarade Albert **Long-Depaquit**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris nous a fait part, le 11 mars 1955, de la mort de M. Benjamin **Long-Depaquit**, son Père. Les obsèques ont eu lieu à Châblis, dans l'intimité.

Nous avons été informés de la mort de notre Camarade Dominique **Giacobbi**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en Service à Paris, où les obsèques ont eu lieu le 22 mars 1955. Une nombreuse assistance a assisté à celles-ci, au cours desquelles une allocution a été prononcée par M. l'Ingénieur en Chef Robert **Gollin de l'Hortet**; noté dans l'assistance M. le Directeur **Bonenfant**, M. le Directeur **Bouloche**, M. l'Inspecteur Général de **Viry**, le Président du P.C.M., de nombreux Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

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

N° de Compte de Chèques Postaux du P.C.M.
PARIS : 508.39



SIGNAUX LA PORTIE

12, rue Vaudrey — LYON

Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF
"BEAUJOLIGHT"

Chasse neige "LE MERVEILLEUX" breveté S.G.D.G. Montage et démontage en une dizaine de minutes sur tous camions ou camionnettes

Outils de la route moderne

Repanduses et répanduses mixtes "tous usages", toutes capacités de 250 à 7 000 litres

Abris de chantiers PAVAL 54 à éléments interchangeables tôles de parois sans boulons

GOUDRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE-PUTS - APPAREILS A TERMA
 CADAM - FONDOIRS - CHARRETTES MÉTALLIQUES - TOMBEREAUX - TONNES
 A EAUX - BROUETTES - PELLES - PIOCHES - FOURCHES OUTILS DE CARRIÈRE
 BALAIS DE ROUTE APPAREILS DE LEVAGE - INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

ET VALLETTE & PAVON

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 60.912.000 FRANCS

17, RUE MASSÉNA, LYON (6^e) — Téléph. LA 24-47 — R. C. Lyon B 8856

GMP LYON

— FOIRE DE LYON : Du 16 au 25 Avril 1955, Bâtiment ET T. P., Groupe 4. Terreplein Nord, Allées G. et H.
 — FOIRE DE LILLE : Du 23 Avril au 8 Mai 1955, Section Travaux Publics.

*Bétons
urgents*

*contre
l'usure*

*contre
les corrosions*

**FONDU
LAFARGE**

LE CIMENT QUI DURCIT EN 1 JOUR

*Logements, Refectoires
Bureaux, Hangars, Abris de Chantiers*

PRÉFABRIQUÉS EN ACIER • VENTILATION SPÉCIALE

PROTECTION CONTRE LA CHALEUR ET LES MOUSTIQUES

DÉMONTABLES ET REMONTABLES

COLISAGES MARITIMES PRATIQUES



SIÈGE SOCIAL : 56 RUE DE PONTHEU, PARIS 8^e - TÉL. : ELY. 97-31