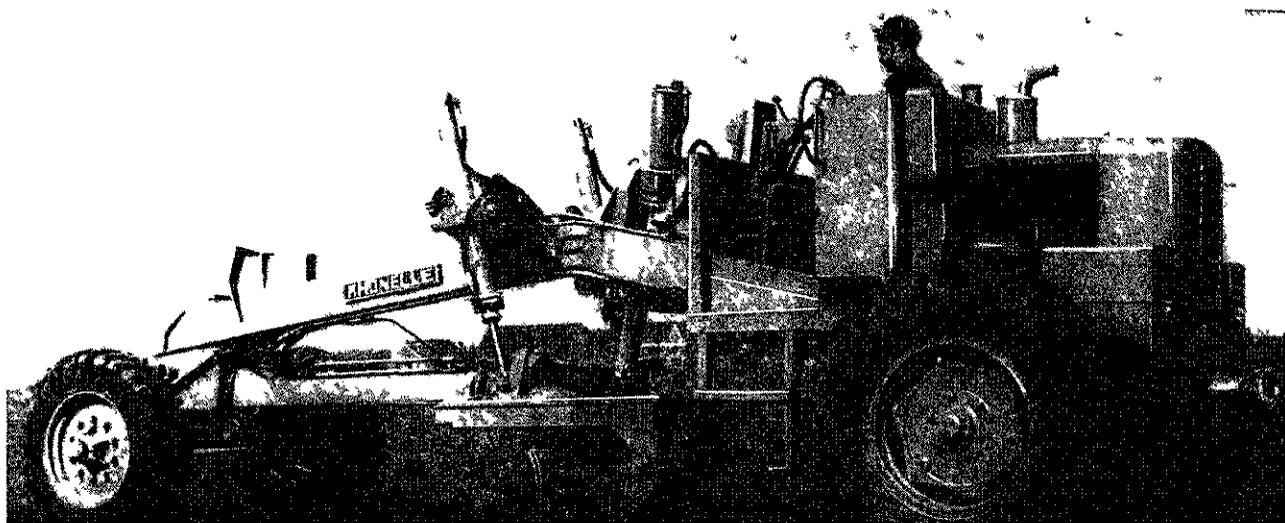


BULLETIN  
DU  
**P.C.M.**



CITROËN D. S. 19



**NIVELEUSES AUTOMOTRICES**  
**RHONELLE**

**COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT - 223, RUE ST-HONORÉ - PARIS - OPÉ. 83-55**

*ETABLISSEMENTS*

**KUHLMANN**

11, RUE DE LA BAUME -- PARIS (8<sup>e</sup> Arr')

*Ponts et Chaussées :*

**SILICATES POUR TRAVAUX SOUTERRAINS  
ET PEINTURES - LITHOPONE -**

*Mines :*

**PRODUITS DE FLOTTATION : XANTHATES  
SULFURE DE SODIUM - SULFHYDRATE DE  
SOUDE - SULFURE DE CARBONE - ALCOOLS  
SILICATES -**

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

# BULLETIN DU P. C. M.

## RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII<sup>e</sup>

Téléphone LITré 93.01

## PUBLICITE

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV<sup>e</sup>

Téléphone : LECourbe 27.19

## SOMMAIRE

L'Enseignement des langues vivantes à l'École des Mines de Paris	2	Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. Séance du 12 octobre 1955	30
La Page du Président	3	Procès-verbaux des réunions du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées :	
Chemins Départementaux, Vicinaux et Ruraux	4	Séance du 12 octobre 1955	31
A la recherche du franc perdu	5	Activités des Groupes :	
Elections au Conseil d'Enquête pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées	5	Groupe de Paris	32
Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 1 <sup>re</sup> Classe retraités avant l'institution de la Hors Classe	5	Dejeuner mensuel du P.C.M.	32
Les retraits	6	Naissances, Décès	32
Le Salon 1955 des voitures automobiles particulières	7	Mutations dans le Personnel . . .	33
Assurances automobiles	29	Offre d'emploi . . . . .	35
		Bibliographie . . . . .	36

*Sociétaires attention !... à ce qui vous est demandé dans le présent Numéro du Bulletin :*

— Page 5 : **Candidatures au Conseil d'Enquête des Ingénieurs des Ponts et Chaussées avant le 15 Novembre 1955 ;**

— Page 5 : **Camarades retraités à la 1<sup>re</sup> Classe des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, faites-vous connaître d'urgence ;**

— Page 32 : **Camarades du Groupe de Paris, faites-vous inscrire pour la soirée du 12 Décembre 1955 ;**

— Page 32 : **Premier Déjeuner mensuel du P. C. M. le 7 Novembre 1955.**

*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)*

## L'Enseignement des Langues Vivantes à l'École des Mines de Paris

*Au cours d'une récente réunion du Comité du P.C.M. où les questions d'enseignement étaient évoquées, le Camarade FISCHESSE, Sous-Directeur de l'École des Mines, a donné un aperçu sur les méthodes d'enseignement des langues vivantes à l'École des Mines. Son exposé a si vivement intéressé les Membres du Comité qu'il lui a été demandé d'en faire profiter tous les Camarades par une petite note dans le Bulletin du P.C.M.*

\*\*

P. MOTHE.

La connaissance pratique de l'anglais et de l'allemand est devenue indispensable à l'Ingénieur moderne ; à l'Ingénieur des Mines en particulier.

Ce n'est guère calomnier le Secondaire que de constater son inefficacité en matière d'enseignement des langues vivantes. Exceptionnels sont les élèves entrant dans les grandes Ecoles qui possèdent une pratique convenable d'une langue étrangère. Abreuvés pendant des années de littérature et de grammaire théorique, ils sont le plus souvent incapables de lire un journal et de suivre une conversation.

L'École des Mines a tenté de remédier à cet état de choses. Elle ne prétend pas avoir trouvé de solution définitive, mais certaines mesures prises au cours des dernières années ont donné des résultats satisfaisants.

— La Direction s'est employée en premier lieu à se constituer une équipe de professeurs triés sur le volet et choisis en raison de leur dynamisme et de leur compréhension du problème posé. Pour des raisons diverses, elle n'a pu recourir aux services des firmes spécialisées (type Berlitz). Ces professeurs ont donc été pris dans le secondaire ; nous n'avons pas à le regretter. Leur intervention est dirigée par un coordinateur — participant lui-même à l'enseignement — qui définit les méthodes et les programmes et contrôle leur mise en œuvre.

— Les élèves étudient obligatoirement les deux langues : première langue, qu'ils ont amorcée au Lycée ; deuxième langue dans laquelle la plupart débutent. Les horaires comportent une heure de première langue et deux heures de seconde langue par semaine.

— L'enseignement se fait par la méthode directe dès qu'il est possible (immédiatement pour la première langue, dès la 2<sup>e</sup> année pour l'anglais deuxième langue). Il comporte essentiellement des conversations et des discussions en commun et des exposés faits par les élèves sur un sujet proposé à l'avance. Les matériaux de l'enseignement sont surtout des journaux et des articles de revues d'information générale. On évite la technologie.

— Des appareils d'enregistrement type magné-

tophone ont été acquis par l'École. Ils sont utilisés à deux fins. Le professeur fait enregistrer l'élève ; puis, à sa suite, enregistre le même texte. L'élève peut ainsi s'entendre parler et — autant de fois qu'il le désire — comparer son accent et sa prononciation avec ceux du professeur, d'où une facilité certaine pour se corriger de lui-même. D'autre part les professeurs piquent à la radio étrangère certains enregistrements qui leur paraissent formateurs et livrent les bandes aux élèves. Deux salles de magnétophones ont été aménagées. Elles sont à libre disposition des élèves : ceux-ci s'y rendent dans les temps morts que leur laissent les horaires et y travaillent à leur gré. Le local est fort fréquenté, ce n'est que très exceptionnellement que des accidents matériels sont à déplorer. Les appareils à fil se sont révélés inférieurs aux appareils à bande, qui leur sont progressivement substitués.

— Les projets et travaux d'option comportent obligatoirement le dépouillement d'une bibliographie importante (livres, revues) en allemand et en anglais.

— Un certain nombre de films techniques projetés à l'occasion des divers enseignements sont sonorisés en anglais et en allemand.

— Enfin les bourses de voyage à l'étranger — (3<sup>e</sup> année) — sont attribuées en partie en fonction de la valeur linguistique des élèves. Ces bourses étant, pour certaines, fort importantes — (de 5 à 7 stages d'un an aux U.S.A., et...) — il en résulte une émulation non négligeable.

On peut considérer qu'un élève débutant et ayant travaillé consciencieusement, est désormais capable à sa sortie de l'École d'entendre et de parler l'anglais à peu près couramment — et de lire l'allemand de façon satisfaisante.

Depuis 1948, une trentaine de mineurs ont été envoyés en Amérique pour y prendre dans des universités variées leur Master Degree ; tous l'ont obtenu après un an d'études. Parmi ceux-ci un certain nombre ignoraient tout de l'anglais à leur entrée à l'École ; ils n'ont pas eu néanmoins de difficultés initiales importantes à suivre les cours qui leur ont été dispensés aux U.S.A.

Fischesser.

## La Page du Président

La réforme administrative est toujours à l'ordre du jour.

Nous nous devons, quant à nous, d'aider dans la mesure de nos possibilités et à l'aide de notre expérience, ceux qui, en dépit des obstacles, combattent pour une œuvre dont nous savons la nécessité. Comme l'a écrit M. ARDANT, Commissaire Général à la Productivité, dans son livre « Technique de l'Etat », « une organisation défectueuse, un défaut de méthode peuvent entraîner la défaite d'un pays, avec toutes les ruines qui en résultent ».

Chaque Corps, chaque Administration a ses problèmes propres, qui déforment nécessairement son optique sur la réforme administrative en général, mais c'est de la confrontation des préoccupations légitimes et des suggestions sincères exprimées de côtés divers que peut naître une doctrine d'ensemble, valable.

Reprenant une distinction, faite par M. ARDANT dans une interview récente (1), entre le problème des structures et celui des méthodes, je me limiterai aujourd'hui au premier problème et mon propos pourrait être intitulé : « de l'utilité de grands Corps de l'Etat dans l'Administration ». En m'aidant simplement des considérations d'actualité sur le coût et le rendement des Services Publics, je voudrais mettre en évidence la pétition de principe suivante : « Mieux vaut pour l'Etat un petit nombre de Grands Corps, soigneusement recrutés et aux attributions étendues, qu'une poussière de petits Corps trop cloisonnés dans leur spécialité ».

Du point de vue coût, sous son aspect strictement budgétaire, la chose est évidente : par exemple, le renforcement d'un Corps existant pour lui faire absorber de nouvelles attributions coûte toujours moins cher que la création de Corps nouveaux.

Mais l'essentiel n'est pas là : qui dit « rendement » dit en effet fonctionnement harmonieux, absence de frictions : or, l'expérience, appuyée d'ailleurs sur le simple bon sens, a abondamment prouvé que la multiplication des Corps altère leurs rapports réciproques.

Il est normal que le développement des attributions de l'Etat, la spécialisation croissante qu'implique le progrès technique aboutissent à une certaine augmentation du nombre des Ministères et des Directions. Mais il est déplorable que

ce foisonnement se répercute sur le plan local : s'il y avait dans chaque département autant de Services qu'il peut y avoir de Directions de Ministères, toute vie administrative deviendrait impossible. Des Services trop nombreux risquent d'empiéter les uns sur les autres, de multiplier des problèmes de frontière devenant chacun d'autant plus aigu que les compétences des Services « frontaliers » seront alors plus voisines.

Les impératifs de décentralisation exigent de plus en plus, d'ailleurs, que les points de vue multiples, les notes diverses émises par le vaste orchestre que constitue l'ensemble des Services centraux puissent être coordonnés en vue de l'exécution par des responsables aussi peu nombreux que possible, ayant chacun un large secteur de compétence pouvant même dépendre de plusieurs Ministères à la fois et placés sous la haute autorité des Préfets qui peuvent alors efficacement harmoniser leurs efforts et régler les quelques divergences qui peuvent naître entre eux.

Pour illustrer ces considérations, je prendrai d'abord l'exemple de nos Corps. Les Ingénieurs des Mines exercent organiquement leur activité aussi bien dans les Mines proprement dites, métalliques ou de charbon, dans le Pétrole, la Sidérurgie, la Recherche Atomique ; les Ingénieurs des Ponts s'occupent de routes, de ports maritimes, de canaux, de bases aériennes, de chemins de fer, de transport, d'électricité, d'eau, d'assainissement, etc... Ces multiples compétences ne se sont jamais révélées, pour les uns et pour les autres, contraires à l'efficacité, à la spécialisation même quand besoin en est, à l'extension des charges pour le compte d'autres Ministères.

A l'inverse, j'évoquerai très librement — après tout ce sont les structures et non pas les hommes qui sont visés ici — l'exemple d'un autre Ministère, celui de l'Agriculture. Il dispose, outre de Services spéciaux comme les Eaux et Forêts et les Karas, qui ne sont pas en cause, de nombreux Services distincts à l'échelon départemental ou régional. La simple lecture du Bottin Administratif fait apparaître les Services du Génie Rural, les Services sanitaires vétérinaires, les Services de la protection des végétaux, les Services agricoles départementaux, les Services ressortissant à la sous-direction de l'Enseignement, les Services du contrôle des lois sociales, les circonscriptions de la répression des fraudes, les Services régionaux des affaires administratives, commerciales et financières, etc...

En ce qui les concerne, les Services des Ponts

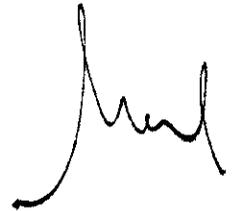
(1) « Le Monde » du 8 octobre 1955.

et Chaussées sont bien obligés de constater que les Services du Génie Rural, peut-être à l'étroit dans leur domaine, viennent leur disputer une compétence bien reconnue : celle de la voirie notamment. « Tout ce qui est rural est nôtre » pourrait être le slogan en la matière. Quand on pense à la simplification et aux économies réalisées par la fusion des Services des Ponts et Chaussées et des Services vicinaux, tout réformateur ne peut que s'élever contre une telle tendance, génératrice d'efforts stériles, qui reviendrait à recréer, quinze ans à peine après cette fusion, un deuxième Service de voirie en France. La création, annoncée il y a quelques semaines au Journal Officiel, d'une Commission technique constituée à l'initiative du Génie Rural pour étudier « les sols-ciments », alors que cette question est depuis longtemps et à la suite des études américaines, bien connue de nombreux Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pourrait être « la démonstration par l'absurde », raisonnablement cher aux mathématiciens, à l'appui de mon affirmation.

Loïn de moi la pensée de vouloir minimiser le Ministère de l'Agriculture. L'importance croissante des problèmes agricoles en France, la nécessité d'instaurer une saine organisation des

marchés agricoles, de faire pénétrer toujours davantage chez nos cultivateurs les méthodes modernes, la rénovation des sols, etc... valent bien la création d'un « Grand Corps de l'Etat » à vocation agricole.

Des exemples, autres que celui de l'Agriculture, pourraient sans doute être fournis ; je voulais simplement montrer tout l'intérêt qui s'attache au regroupement de Corps trop étriqués et trop peu nombreux en un petit nombre de « Grands Corps » à compétence étendue et même à vocation interministérielle. Par contre les « Grands Corps » traditionnels ne doivent pas se constituer en un cercle fermé et exclusif, défendant jalousement son entrée ; il leur faut au contraire ne pas s'opposer, lorsque l'utilité n'en est pas contestable, à la création de Corps nouveaux et valables, dont la venue ne pourra que donner une impulsion nouvelle à ce double effort de simplification et de décentralisation administratives qui reste un des objectifs les plus louables et les plus positifs de la réforme administrative.



---

## CHEMINS DÉPARTEMENTAUX, VICINAUX ET RURAUX

---

Dans un opuscule édité sous le timbre du Ministère de l'Intérieur (Direction de l'Administration Départementale et Communale) (1), notre éminent Camarade, M. l'Inspecteur Général **Desvignes** s'est attaché à établir l'état et la situation des réseaux départementaux et vicinaux au 31 décembre 1953. Il a ajouté une note relative aux diverses voiries communales, soulignant notamment l'important problème de la voirie rurale.

L'intérêt de l'ensemble de cette étude pour tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées en Service Ordinaire est souligné par cette conclusion que M. le Préfet **Lahillonne**, Directeur de l'Administration Départementale et Communale, formule à l'introduction qu'il lui a donné :

« Nous souhaitons que cette étude provoque, à

« l'échelon local, des suggestions sous le triple aspect technique, financier et administratif, qui pourraient nous aider à préparer une simplification du régime actuel de la voirie communale et ainsi à envisager un système rationnel d'aide à certaines collectivités qui se trouvent actuellement dans l'impossibilité de faire face aux charges de leurs voiries. »

P. MOTHE

---

(1) M. le Ministre de l'Intérieur a diffusé cet opuscule dans les départements, en un nombre d'exemplaires très limité. Des exemplaires supplémentaires peuvent être demandés directement à l'IMPRIMERIE ADMINISTRATIVE, 8, rue de Furstenberg, à Paris 6<sup>e</sup>, au prix de 480 fr

---

**Les camarades qui désirent faire insérer des textes dans le Bulletin du P.C.M. sont priés de nous les faire parvenir en deux exemplaires ....et ces textes ne seront jamais trop nombreux !**

---

## A LA RECHERCHE DU FRANC PERDU

---

Nos éminents Camarades, MM. les Inspecteurs Généraux **Divisia** et René **Roy**, et M. **Dupin**, viennent de publier (1), sous le titre « A la recherche du Franc perdu » et sous la forme de deux plaquettes intitulées :

- I — Hausse et dispersion des prix ;
- II — Stagnation de la Production,

une très remarquable étude d'ensemble de l'économie française dans les vingt-cinq dernières années, qui doit retenir l'attention de tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Laisant aux lecteurs le soin d'en apprécier en

---

(1) Société d'Éditions « Hommes et Mondes », 11 bis, avenue Kléber, Paris 16<sup>e</sup>.

détail les fermes conclusions, j'en dégage une cependant à laquelle on ne saurait donner trop de publicité :

« ...tout se tient : il n'y a pas un problème des « prix, un de l'équilibre du budget, un de la balance des comptes, un des salaires et des œuvres sociales, un de la fiscalité, un des sociétés nationalisées, un de la monnaie. C'est tout cela « qu'il faut voir simultanément et il n'y aura pas « de solution vraie et durable sans un vaste programme de mesures cohérentes. Il y faut une « information d'ensemble, solide et exactement « interprétée, de la sincérité, du temps, une volonté continue. Et surtout du courage... »

P. MOTTE.

---

### Elections au Conseil d'Enquête pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées

---

Le Ministère des Travaux Publics a fixé au 1<sup>er</sup> décembre 1955 la date de l'élection des représentants des Ingénieurs des Ponts et Chaussées auprès du Conseil d'Enquête pour les années 1955 à 1958.

Le P.C.M. présentera une liste de candidats, en principe déjà Membres du Comité. Mais tout Ingénieur peut être candidat et doit alors faire acte de candidature auprès de M. le Directeur du Personnel, **avant le 15 novembre 1955.**

---

### Pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 1<sup>re</sup> classe retraités avant l'institution d'une hors classe

---

Par une lettre du 4 octobre 1955, M. le Ministre des Travaux Publics a confirmé l'impossibilité pour lui d'admettre à la hors classe les Ingénieurs des Ponts et Chaussées mis à la retraite à la 1<sup>re</sup> Classe avant l'institution de cette hors Classe.

Le Comité d'Administration du P.C.M. a décidé de déférer cette décision négative à l'appréciation

du Conseil d'Etat, aux fins d'annulation. Le pourvoi nécessaire va être introduit.

**Tous les Camarades retraités qui se trouveraient en position de prétendre à la nomination à la hors Classe sont priés de se faire connaître d'urgence au Secrétariat du P.C.M., 28, rue des Saint-Pères à Paris 7<sup>e</sup>.**

---

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

---

## Pour les Retraités

Une note parue dans le Bulletin de mars 1955 donnait, en annexe, la nouvelle échelle des traitements bruts et les taux de pensions d'ancienneté au 1<sup>er</sup> janvier 1955.

En réalité, les arrérages trimestriels d'avril, de juillet et d'octobre se sont trouvés majorés respectivement de 562 francs et 600 francs selon que la pension était calculée avec 37,5 annuités ou 40 annuités. Cette majoration était la conséquence de l'intégration au traitement cotisant pour la retraite d'une indemnité de 3.000 francs, l'opération prenant effet du 1<sup>er</sup> janvier 1955.

\*\*

### La situation au 1<sup>er</sup> octobre 1955.

En exécution du décret n° 54-1082 du 8 novembre 1954, les émoluments soumis à pension comprennent :

#### 1°) A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1955.

a) le traitement hiérarchisé — celui afférent à l'indice 100 étant fixé à 147.400 francs ;

b) un complément provisoire de traitement fixé uniformément à 3.000 francs.

#### 2°) A compter du 1<sup>er</sup> octobre 1955.

a) le traitement hiérarchisé, — celui afférent à l'indice 100 étant fixé à 150.000 francs.

b) un complément provisoire de traitement fixé uniformément à 9.000 francs.

A l'égard du calcul des pensions, il est fait application des dispositions suivantes :

Lorsque les émoluments excèdent huit fois le traitement brut afférent à l'indice 100, la portion dépassant cette limite n'est comptée que pour la moitié.

Antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1955, les émoluments au-dessus de 1.200.000 frs ( $8 \times 150.000$ ) ne comptaient plus que pour moitié, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1955, cette somme a été portée à 1.224.000 ( $8 \times 153.000$ ), à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1955, elle est devenue 1.272.000 ( $8 \times 159.000$ ).

Ces dispositions sont concrétisées dans le tableau ci-dessous donnant l'échelle des traitements et le taux des pensions au 1<sup>er</sup> octobre 1955.

**Echelle des Traitements  
et taux des pensions au 1<sup>er</sup> octobre 1955**

Indices	Traitement brut au 1-10-1955	Traitement abatlu	MONTANT DES PENSIONS D'ANCIENNETÉ	
			avec 37,5 annuités	avec 40 annuités
315	594.000	594.000	445.500	475.200
360	692.000	692.000	519.000	553.600
405	789.000	789.000	591.750	631.200
450	885.000	885.000	663.750	708.000
470	933.000	933.000	699.750	746.400
490	983.000	983.800	737.250	786.400
510	1.032.000	1.032.000	774.000	825.600
520	1.056.000	1.056.000	792.000	844.800
535	1.095.000	1.095.000	821.250	876.000
550	1.131.000	1.131.000	848.250	904.800
600	1.256.000	1.256.000	942.000	1.004.800
630	1.331.000	1.302.900	976.500	1.041.600
650	1.382.000	1.327.000	995.250	1.061.600
700	1.506.000	1.389.000	1.041.750	1.111.200
740	1.605.000	1.438.000	1.078.500	1.150.400
780	1.754.000	1.488.000	1.116.000	1.190.400
800	1.754.000	1.513.000	1.134.750	1.210.400
Hors Ech. B	1.920.000	1.596.000	1.197.000	1.276.800
Hors Ech. A	2.130.000	1.701.000	1.275.750	1.360.800

L'application du décret 55-866 du 30 juin 1955 apportera les modifications suivantes :

1<sup>er</sup> janvier 1956, traitement afférent à l'indice 100 = 160.000 francs.

1<sup>er</sup> juillet 1956, traitement afférent à l'indice 100 = 170.000 francs.

1<sup>er</sup> juillet 1957, traitement afférent à l'indice 100 = 180.000 francs.

En temps voulu, le Bulletin publiera les taux des pensions découlant de ces nouvelles bases.

L'attention des Camarades retraités est attirée sur les points suivants :

— les Payeurs appliquent automatiquement les nouvelles échelles de traitement ;

— des arrérages des pensions sont automatiquement déduites les cotisations à la Sécurité Sociale, soit 1.425 francs par trimestre.

G. Moret,

Ingénieur en Chef Honoraire  
des Ponts et Chaussées.

**Pour téléphoner au Secrétariat du P.C.M.  
demander LITré 93.01**

# LE SALON 1955 des voitures automobiles particulières

par M. COINTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées en congé hors cadres

Ingénieur en Chef des Exploitations  
de la Société Centrale de Chemins de Fer et d'Entreprises

## I. — GÉNÉRALITÉS

La production automobile dans le monde entier atteint actuellement des chiffres records.

Aux Etats-Unis, elle atteindra en 1955 l'ordre de grandeur de 8 millions 1/2 de véhicules — contre 3 millions pour l'ensemble de l'Europe. L'exportation y demeure relativement faible : 4 à 500.000 voitures soit 5 %.

L'évolution de la production de la France peut se caractériser ainsi :

- en 1953 environ 500.000 véhicules à 4 roues.
- en 1954 environ 600.000 véhicules à 4 roues.
- en 1955 chiffre probable 720.000 véhicules à 4 roues.

L'exportation française demeure un peu supérieure à 20 %.

La production de la Grande-Bretagne sera en 1955 de l'ordre de 1.200.000 véhicules, dont 50 % exportés :

- 30 % vers le Commonwealth ;
- 20 % vers l'étranger.

L'Allemagne viendra au 2<sup>e</sup> rang de la production européenne avec 8 à 900.000 véhicules, et 44 % d'exportation.

L'Italie viendra enfin, après la France, au 4<sup>e</sup> rang, avec 250.000 véhicules.

Pour plus de précision la production française de la période de 12 mois se terminant fin juin 1955, comparée à celle des 12 mois précédents, est la suivante (voir tableau ci-contre) :

Cette augmentation constante de la production ne laisse pas — en dehors même des difficultés de circulation exceptionnelles que connaissent quelques grandes villes — de poser de nombreux problèmes, notamment quant à la venue prochaine d'une saturation du marché.

Une telle saturation risque en effet d'impliquer la déconfiture de l'industrie qui fait vivre le plus grand nombre de Français et qui détermine le plus grand apport d'ensemble au budget national.

Le parc de voitures particulières en France n'atteint encore cependant qu'une voiture par 15 habitants.

Aussi tourne-t-on ses regards sur ce qui se passe en Amérique, où le parc atteint déjà 1 voiture par 3 habitants.

	PRODUCTION		VARIATION
	du 1-7-53 au 30-6-54	du 1-7-54 au 30-6-55	
<b>1<sup>e</sup> Voitures particulières.</b>			
Citroën .....	103.326	114.807	+ 11.481
Delahaye .....	23	—	— 23
Hotchkiss .....	133	3	— 130
Panhard .....	7.987	18.724	+ 10.737
Peugeot .....	69.045	82.738	+ 13.693
Renault .....	139.817	171.054	+ 31.237
Rovin .....	90	0	— 90
Salmson .....	56	142	+ 86
Simca Nanterre .....	61.668	88.688	+ 27.020
Simca Poissy .....	17.928	25.301	+ 7.373
S.I.O.P. ....	72	0	— 72
<b>Totaux .....</b>	<b>400.145</b>	<b>501.457</b>	<b>+101.312</b>
<b>2<sup>e</sup> Autocars .....</b>	<b>2.578</b>	<b>3.326</b>	<b>+ 748</b>
<b>3<sup>e</sup> Véhicules utilitaires .....</b>	<b>145.862</b>	<b>165.357</b>	<b>+ 19.495</b>
<b>Totaux généraux.</b>	<b>548.585</b>	<b>670.140</b>	<b>+121.555</b>

Or l'industrie américaine continue à produire elle-même à plein rendement. Il y avait au début de cette année 58 millions de véhicules sur les routes américaines ; les constructeurs y vendent encore chaque jour 26.000 voitures nouvelles. Comme indiqué plus haut, la production de 1955 s'avère devoir y être de 8 millions 1/2 de véhicules.

Malgré cette situation, les puissants groupes (General Motors, Ford, Chrysler) continuent à investir des sommes astronomiques pour étendre et moderniser leurs usines et augmenter encore leur cadence de fabrication.

Cela implique une concurrence à la vente qui devient très âpre : le groupe Ford a spectaculairement avivé cette concurrence il y a deux ans. Elle comporte d'ailleurs quelques aspects particuliers : si notamment les agents des grandes marques n'ont jamais tant vendu de voitures, il semble qu'ils soient beaucoup moins satisfaits que les constructeurs, car ils doivent souvent consentir des rabais sur leurs commissions et accorder de larges facilités de crédit. Or l'existence d'un stock très important de voitures de seconde main pèse lourdement sur le marché et

beaucoup d'observateurs s'inquiètent en remarquant qu'il arrive qu'avec un crédit de 3 à 5 ans, une voiture se déprécie plus vite qu'elle n'est payée.

L'Europe n'en est pas encore là.

Mais les marchés se prennent à un rythme accéléré par ceux qui ont pu jusqu'à présent conserver de bas prix de revient, grâce peut être à une absence de revendications sociales qui pourrait bien ne pas durer.

Lorsqu'on constate notamment que la Volkswagen avec son moteur de 30 CV effectif est vendue en Allemagne l'équivalent de 420.000 francs seulement, alors qu'on demande 360.000 francs pour notre 2 CV qui ne donne que 12 CV, on ne peut s'étonner que des voitures de ce genre arrivent à conquérir la plupart des marchés. Le nombre de Volkswagen en circulation en Suisse est caractéristique. Dans certains pays où les importations directes sont limitées numériquement, la firme a installé des usines de montage effectuant parfois une fabrication partielle plus ou moins poussée. Elle en possède en Irlande, au Mexique, au Brésil, en Afrique du Sud, en Nouvelle Zélande, en Belgique.

Et de quelle gravité ne serait pas demain en Europe, cette « libération des échanges » à laquelle le gouvernement semble s'être, en principe, engagé ? Il est vrai que, jusqu'à présent, le « Comité Boissard » chargé d'étudier les conditions de cette libération, ne l'envisage qu'à condition que les autres pays européens l'admettent également et que des taxes de compensation suffisantes rétablissent au moins provisoirement l'équilibre, compte tenu des conditions de production.

Toutes ces difficultés s'atténueront sans doute un jour si les conditions sociales peuvent parvenir à s'uniformiser en Europe.

\*\*

Il ne semble pas qu'il y ait lieu, pour l'instant, de craindre la concurrence de l'industrie automobile de derrière le rideau de fer. Il n'est pas douteux cependant que, le jour où les autorisations d'importations pourraient être accordées, les Soviétiques se feraient un jeu, avec leurs méthodes, d'enlever les marchés là où ils le voudraient.

Au surplus l'industrie automobile russe, malgré ses progrès récents, n'est pas encore très développée.

Les cylindrées y varient entre 1.074 cm<sup>3</sup> (marque Moskvitch) et 5.998 cm<sup>3</sup> (marque Zis — 140 CV).

La marque Moskvitch doit construire à Moscou, à partir de 1956, un nouveau modèle de voiture populaire de grande diffusion de 27 CV, compor-

tant la cylindrée ci-dessus de 1.074 cm<sup>3</sup> — un peu analogue à la Volkswagen allemande.

La voiture moyenne russe sera, à partir de 1956, la Volga, comportant un moteur de 75 CV, qui doit remplacer la Pobieda (Victoire) construite depuis 1945 par l'usine de Gorki.

\*\*

Le marché anglais continue à présenter sa physiologie spéciale : l'exportation dépasse la moitié de la production et se trouve, même, quant au nombre absolu de voitures exportées, supérieure à l'exportation américaine : c'est la plus importante du monde entier.

Cette exportation massive, qui aide à la tenue de la devise anglaise, se trouve facilitée, d'une part par la qualité de finition des voitures plus poussée qu'en France, d'autre part par certaines mesures d'austérité restreignant le marché intérieur anglais, notamment l'imposition à l'achat d'une « purchase tax » de 30 % du prix de la voiture jusqu'à 1.000 £ et de 50 % au-dessus de 1.000 £. Pour les voitures de luxe de cette dernière catégorie, l'acheteur français qui paie en sus du prix sortie d'usine un supplément de 57 % de droits de douane n'a pas un prix de revient de beaucoup plus élevé que l'acheteur anglais qui paie 50 % de droits.

\*\*

En ce qui concerne le marché français, le Salon de 1955 a enregistré quelques baisses de prix importantes, chez Peugeot, chez Simca et surtout chez Panhard, où la Dyna est passée de 785.000 à 659.000 francs, grâce aux accords industriels qu'a pu passer Panhard tant avec les Usines Chausson qu'avec Citroën.

Ces baisses de prix, ces nouveaux accords sont bien dans la norme d'un marché de plus en plus concurrentiel.

Les constructeurs d'un trop petit chiffre d'affaires en viennent à être progressivement éliminés, qu'il s'agisse de Delahaye, Talbot, Salmson, Hotchkiss, ou S.I.O.P. (Rosengart). Les statistiques les plus récentes montrent qu'actuellement plus de 99 % des voitures sont produites par ce qu'on semble à présent convenu d'appeler les « quatre grands » :

- Renault ;
- Citroën-Panhard ;
- Simca (Nanterre et Poissy) ;
- Peugeot.

\*\*

Les réalisations en plastique sont cette année peu nombreuses.

On peut cependant citer :

- le toit de la nouvelle Citroën ;
- la carrosserie entière de la voiture de sport D.B. de notre Camarade **Deutsch**, réalisée avec le concours des Usines Chausson.

\*\*\*

Du point de vue mécanique, on continue, psychologiquement à sacrifier à l'adage « toujours plus de chevaux ».

C'est le cas, notamment, de :

— Citroën avec son 11 CV poussé de 60 à 75 CV.

— Peugeot avec sa 403.

— Simeca avec son moteur « Flash ».

— Renault avec son moteur « Etendard » équipant les Frégates les plus modernes, et avec son adjonction prochaine à la 4 CV d'un nouveau modèle dit « Corvette » de 5 ou 6 CV.

La transmission automatique équipe à présent toutes les voitures américaines ; elle prend encore, d'ailleurs, des formes très diverses. C'est ainsi que pour ne citer que les types adoptés par le Groupe General Motors :

— l'Hydramatic qui équipe les Cadillac, Oldsmobile et Pontiac comporte un embrayage hydraulique et une boîte automatique à 4 vitesses ;

— le Dynaflo de Buick est un convertisseur de couple complexe avec deux étages de pompes et deux étages de turbines ;

— le Powerglide de Chevrolet possède un convertisseur de couple simplifié et une boîte de vitesses entièrement automatique.

Techniquement, par suite, aucun de ces types ne semble devoir s'imposer et éliminer les autres, aucune uniformisation n'est en vue de ce côté.

En Europe, on continue à se contenter d'offrir des solutions d'automatisme plus simples, qui ne sont montées que sur commande, tels les embrayages automatiques qui suppriment le pédale d'embrayage, mais nullement le levier de changement de vitesses, dont le conducteur reste maître :

— dispositif électromagnétique « Ferlec » sur les 4 CV Renault ou les Dyna-Panhard ;

— dispositif « électromécanique » Simecamatic sur les Arondes.

Le dispositif de débrayage automatique de la 2 CV Citroën lorsque le régime du moteur tombe en dessous de 1.000 tours est encore plus simple et entièrement mécanique (basé sur la force centrifuge).

Quant à celui de la nouvelle Citroën il semble comporter à la fois les avantages des deux systèmes — le principe du dispositif hydraulique d'embrayage et de débrayage automatique n'ayant d'ailleurs pas encore été divulgué.

Si cependant les constructeurs hésitent encore,

en Europe à s'orienter vers l'automatisme et les asservissements courants à présent aux Etats-Unis, il semble qu'un certain pas en avant ait été fait avec les organes de la nouvelle Citroën, avec ce qu'on a pu appeler la « centrale hydraulique » de cette voiture, sa direction asservie, sa suspension oléopneumatique, etc...

L'avenir nous enseignera la valeur de ces organes, sur lesquels de nombreux secrets sont encore gardés.

Il faut signaler enfin l'apparition aux Etats-Unis de pneus sans chambre à air montés sur toutes les voitures, le pneu classique n'étant plus livré que sur demande expresse du client. Le principe apparaît simple : on s'arrange pour que la pression intérieure suffise pour faire adhérer les bords du pneumatique à la jante métallique.

Cependant la Maison Michelin prétend avoir elle-même fait breveter dès 1935, un dispositif de ce genre, qui n'eut pratiquement pas de lendemain.

## II — STANDS DU SALON

Ce qui suit est la reproduction de la notice qui fut établie pour une visite individuelle du Salon. Les stands retenus sont énumérés ci-après dans l'ordre alphabétique.

\*\*\*

### ALFA ROMEO.

Cette firme vient au 3<sup>e</sup> rang de la production italienne, mais pour un nombre de voitures infime par rapport à celui de Fiat.

La nouveauté de cette année est, chez Alfa Romeo que l'on commence à produire des carrosseries de modèle simple, telles que les berlines ordinaires, alors que précédemment il ne s'agissait que de voitures de sport et de compétition superluxeuses et supraparapides.

Les deux berlines exposées sur le stand valent en Italie :

— sur châssis Giulietta . . . . .	1.330.000 lire
— sur châssis 1900 Super . . . . .	2.300.000 lire
— le coupé sport sur châssis Giulietta Sprint, vaut . . . . .	1.990.000 lire
— et le cabriolet sur même châssis Giulietta Sprint (grand tourisme avec remarquables caractéristiques sportives), carrossé par Pinin Farina en petite série seulement . . . . .	1.800.000 lire

Le moteur Giulietta a une cylindrée de 1.290 cm<sup>3</sup> ; le moteur 1900 Super, une cylindrée de 1.975 cm<sup>3</sup>.

La voiture Giulietta a une vitesse maximum de 135 km/h., les Giulietta Sprint, grâce à une compression poussée jusqu'à 8, une vitesse maximum de 160 km/h.

\*\*

### AUSTIN.

Austin est à la tête du groupe anglais B.M.C. (British Motor Corporation) qui comprend les firmes :

- Austin,
- Morris.
- M. G. (Mid Get),
- Riley,
- Wolseley.

Les voitures Austin sont les plus répandues en Angleterre et les plus caractéristiques de la construction automobile anglaise, plus soignée en général, quant à la finition, que la nôtre, ce qui contribue à permettre des exportations importantes.

Austin met à la disposition de sa clientèle une gamme très étendue de voitures, depuis la A 30 « Seven » voiture économique de petite puissance (800 cm<sup>3</sup> de cylindrée) jusqu'à la A 90 6 cylindres (2.639 cm<sup>3</sup>) et même les A 125 Sheerline et A 135 Princess (4 l. de cylindrée).

Les voitures les plus répandues sont les Austin Cambridge A 40 et A 50. Ces deux voitures ne diffèrent que par leur carrosserie ; elles sont dotées cette année d'un nouveau moteur 6 cylindres de 2 l. 6.

Une petite voiture Sport est en outre construite depuis l'an dernier, sous le nom de Austin Healey, qui connaît un grand succès à l'exportation ; c'est un cabriolet deux places à la ligne italienne ne pesant que 850 kg muni d'un moteur de 2.660 cm<sup>3</sup> donnant 91 CV à 4.000 t., et permettant une vitesse maximum de 170 km/h. avec une consommation moyenne de 12 litres.

Les voitures exposées et les prix correspondants sont les suivants :

	Prix sortie d'usine en £
— A 30 Baby .....	355
— A 30 Countryman Commerciale...	420
— A 40 Cambridge .....	485
— A 50 Cambridge .....	535
— A 90 Six Westminster .....	630
(15 CV fiscaux français)	
— A 135 Princess Limousine .....	1.810
— A 100 Austin Healey Cabriolet 2 pl.	795

\*

### B. M. W.

Au stand des « Bayerische Motor Werke » se trouvent présentées deux voitures de sport à la

ligne particulièrement racée, les dernières nées de l'industrie automobile allemande.

— le Cabriolet B.M.W. 503

— le Coupé 2 places B.M.W. 507 Touring Sport.

Ce dernier présente la particularité de pouvoir se transformer en une demi-heure en type Cabriolet, uniquement en dévissant quelques vis ; une capote amovible de Cabriolet se trouve immédiatement sous la partie du coupé enlevée.

Ces deux voitures sont équipées du moteur à 8 cyl. en V « 3 l. 2 » de 3.168 cm<sup>3</sup> développant 140 CV à 4.800 t. La vitesse maximum est de 188 km/h. pour la 503, 220 km/h. pour la 507. Leur prix est en France de 3.500.000 francs.

\*\*

### BRISTOL.

Cette firme anglaise — qui est spécifiquement une firme d'aviation s'est intéressée dernièrement aux voitures de sport et de compétition.

La Berline et le Cabriolet exposés sont du type 405 ; ils comportent un moteur « 2 litres » de 1.971 cm<sup>3</sup> de cylindrée, développant 105 CV à 5.000 tours.

Ce sont des voitures sportives et luxueuses mécaniquement irréprochables, atteignant 170 km/h. avec 3 carburateurs Solex et une 5<sup>e</sup> vitesse surmultipliée.

Ces voitures se vendent en France aux environs de 3.500.000 francs, douane comprise.

\*\*

### CHRYSLER.

Le Groupe Chrysler comprend les marques :

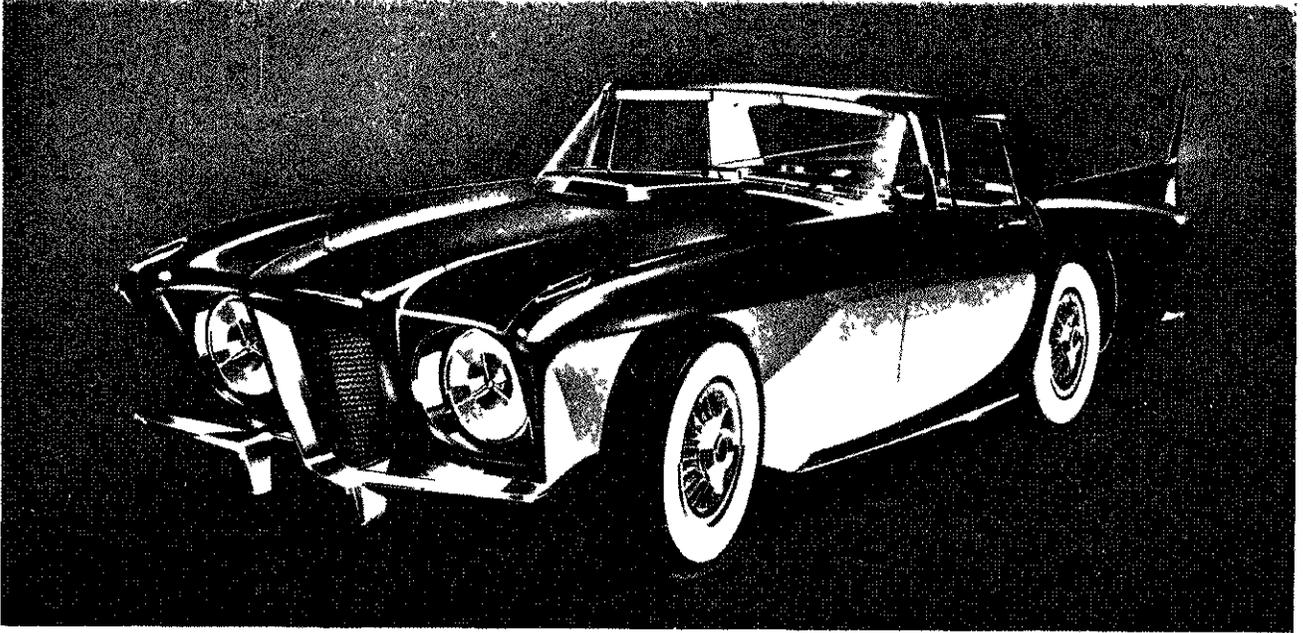
- Chrysler.
- de Soto,
- Dodge,
- Plymouth.

C'est le troisième en importance des groupes américains, après General Motors et Ford.

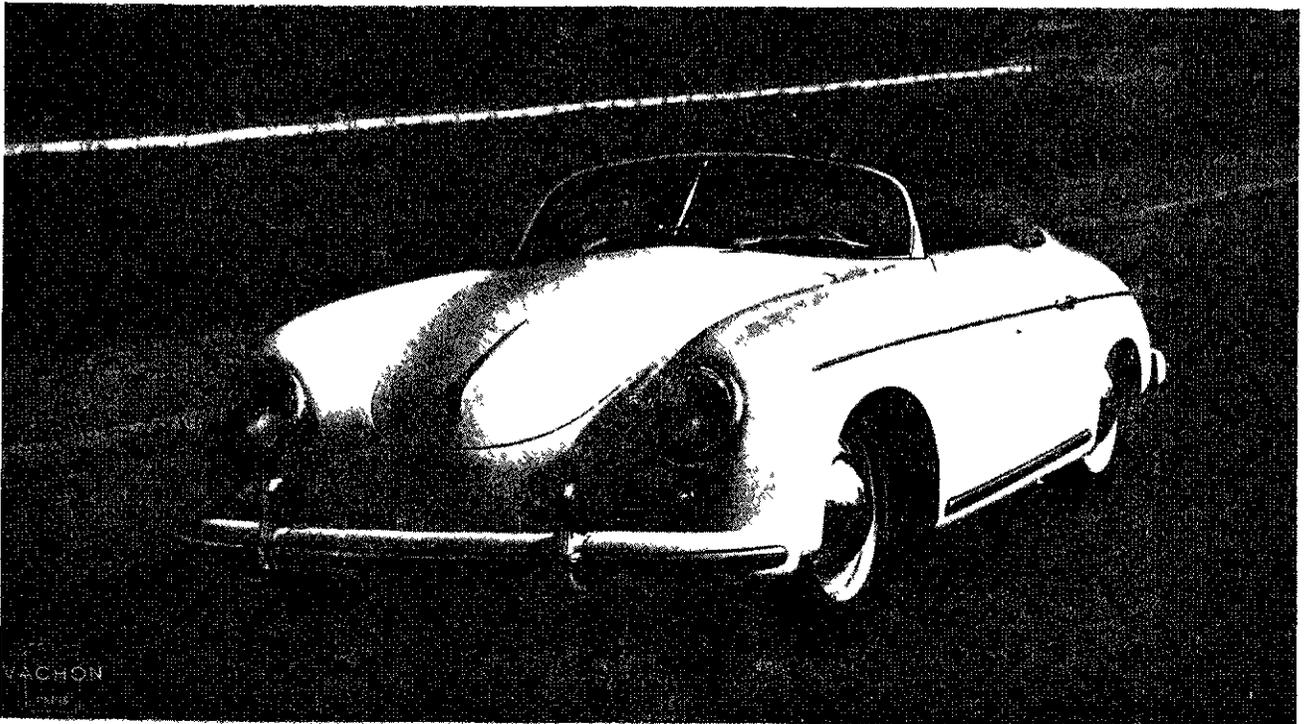
La concurrence intensive lancée par Ford il y a deux ans contribua à mettre ce groupe en péril. Cependant ses dirigeants ont fait les efforts nécessaires pour remonter le courant et actuellement Chrysler est en tête à certains points de vue, quant ce ne serait que par le record de puissance des modèles utilisés.

Son modèle Imperial nouveau (1956) sera équipé d'un moteur V 8 de **300 CV**. — puissance jamais encore réalisée sur des voitures de série.

Cependant ce moteur 1956 n'a pu encore être présenté sur le stand car il ne parviendra en Europe qu'en novembre 1955.



GAYLORD. Prototype d'une nouvelle marque americaine



Ponscar Speedster moteur c 1600

Sur le stand ne se trouvent que les modèles les plus puissants de 1955 en une présentation d'ailleurs originale :

	Prix en France
— Coupé 4 places Chrysler New-Yorker 250 CV .....	3.500.000 frs
— Cabriolet Chrysler S.T. Special carrossé spécialement par Ghia à Turin — même puissance ..	5.500.000 —

\*  
\*\*

## CITROËN.

Trois exemplaires de la nouvelle 11 CV « D. S 19 » (1) sont exposés au Salon.

Le prix indiqué est de 930.000 francs.

Sur la question des lignes extérieures, chacun peut avoir son opinion.

Mais un coup d'œil jeté, même avec soin, sous le capot, ne donne qu'une vague idée des nouveautés techniques, que le constructeur a accumulées dans cette voiture et qui en font une voiture exceptionnelle de classe vraiment internationale.

\*  
\*\*

La plupart de ces nouveautés méritent d'être mentionnées ; elles concourent à donner à la voiture le plus grand nombre de qualités : sécurité, confort, silence, réduction des efforts de conduite.

Cependant, la majorité des techniques employées demeurent encore secrètes.

Le moteur est le 11 D déjà connu dans ses grandes lignes. La cylindrée demeure de 1.911 cm<sup>3</sup> ; mais la puissance a été portée de 60 à 75 CV pour 4.500 t./m.

Le carburateur est un Weber à double corps, le second corps n'entrant en action que lorsque le papillon du premier est complètement ouvert.

Afin de permettre à la voiture une ligne surbaissée plongeante vers l'avant, l'axe du moteur est lui-même incliné de 8° vers l'avant. Les entrées d'air de refroidissement se trouvent sous le pare-choe avant.

La circulation d'eau de refroidissement est contrôlée par un thermostat qui assure le fonctionnement du moteur à température constante. La voiture est d'ailleurs livrée munie d'antigel qui doit être conservé toute l'année.

La voiture demeure à traction avant ; mais les difficultés du braquage sont réduites grâce à des cardans doubles homocinétiques intercalés à l'avant entre les arbres de transmission et les

roues ; ces cardans sont protégés par des joints en caoutchouc. La nouvelle Citroën braque à 45° et son rayon de braquage est réduit à 5 m. 50.

Les commandes ont été simplifiées et facilitées par des moyens hydrauliques : un dispositif qu'on a pu qualifier de « centrale hydraulique » contient un liquide genre lockheed qui est utilisé :

- à la transmission des efforts de freinage,
- à l'embrayage automatique,
- à la passation des vitesses,
- à la manœuvre de la direction,
- à la suspension oléo-pneumatique.

Le tableau de bord comporte, outre les appareils habituels, des voyants lumineux contrôlant à tout instant les circuits de canalisations hydrauliques remplissant ces fonctions multiples.

Au point de vue sécurité, le constructeur a multiplié les commandes et les éléments doubles :

- deux courroies de ventilateur,
- deux bobines et deux rupteurs,
- deux circuits de freinage (avant et arrière),
- deux verrouillages de capot.

Le freinage comporte :

- à l'avant des freins à disques, situés non sur les roues mais à la sortie du différentiel et refroidis par un courant d'air canalisé depuis l'avant du véhicule,
- à l'arrière les freins habituels.

L'efficacité des freins à disques est si grande qu'il n'a pas semblé utile de les disposer ailleurs qu'à l'avant où le rôle du frein est le plus dur.

Un dispositif spécial compense automatiquement l'usure des garnitures de freins à disques à l'avant.

Le second mode de freinage est actionné également au pied, avec possibilité de verrouillage dans la position du frein serré ; il agit sur les freins à disques avant par l'intermédiaire d'une commande mécanique.

La voiture ne comporte pas de pédale d'embrayage : l'embrayage est assuré par un dispositif hydraulique automatique qui exécute d'une part le débrayage et le réembrayage avant et après le passage des vitesses, d'autre part le débrayage automatique dès que le régime du moteur tombe au-dessous d'une limite fixée. Une commande manuelle auxiliaire située sur le tableau de bord permet d'embrayer lorsque le moteur est arrêté.

La boîte de vitesses (4 vitesses AV, 1 vitesse AR) est à commande hydraulique : un sélecteur placé sous le volant et manœuvrable sans effort, commande le dispositif hydraulique chargé de passer les vitesses, selon le choix qu'en a fait le conducteur.

La suspension oléo-pneumatique, basée sur le même principe que celle qui fut réalisée à l'ar-

(1) Cette appellation rappelle :

- que le moteur est un 11 D
- qu'il s'agit d'une voiture Spéciale
- que sa cylindrée est d'environ 1900 cm<sup>3</sup>.

rière de la Citroën 15 Six depuis le début de l'été 1954, équipée à présent les quatre roues.

La direction est du type à crémaillère, mais aidée par une servo-commande hydraulique. D'autre part, un dispositif dit « disque de point fixe » maintient avec une grande douceur la stabilité de la direction lorsque la voiture roule en ligne droite.

Pour améliorer le silence, le moteur est suspendu sur blocs caoutchouc qui filtrent les vibrations ; aucun organe métallique ne le relie à la caisse. L'échappement se fait d'autre part à deux étapes grâce à un pot de prédécente précédant le pot principal.

Au point de vue habitabilité, la voiture est donnée pour 6 places. Le toit est en plastique et l'on compte offrir prochainement des toits en plastique translucide.

Les sièges avant sont à dossier inclinable et peuvent se transformer en couchettes.

Grâce au logement de la roue de secours sous le capot avant le coffre arrière présente de grandes dimensions.

Le chauffage et la climatisation ont été particulièrement étudiés.

Les caractéristiques de la voiture DS 19 ainsi équipée sont les suivantes :

- Moteur 4 cylindres.
- Cylindrée 1.911 cm<sup>3</sup>.
- Compression 7,5.
- Puissance : fiscale 11 CV — réelle 75 CV à 1.500 t.
- Poids de la Berlina avec tout son équipement : 1.200 kg.
- Vitesse maximum 140 km/h.
- Consommation 10 litres à 75 km/h. de moyenne.



Comme indiqué plus haut, cette nouvelle voiture est de classe vraiment internationale.

Si l'on aligne les voitures suivantes d'environ 1.900 cm<sup>3</sup> de cylindrée :

- Citroën DS 19.
- Fiat 1900 A.
- Ford Zéphyr.
- Opel Kapitän,

la voiture française se classe nettement en tête, qu'il s'agisse du rendement volumétrique, de la légèreté, de la maniabilité, ou des performances.

Aussi les commandes ont-elles afflué, dès le début du Salon. Alors qu'au début le délai demandé n'était que de 6 mois, à la fin du Salon, il atteignait déjà 18 mois et cela bien que l'équipement prévu doive permettre d'atteindre en juillet 1956 une cadence de fabrication de 300 voitures par jour.

En outre, les Usines — qui étaient d'ailleurs le seul constructeur à ne pas exiger d'arrhes à la

commande — envisagent de demander à présent 80.000 francs de consignation par voiture commandée.



La voiture présentée apparaît-elle définitive ?

A beaucoup de personnes averties, il semble que non. En ce qui concerne en particulier le moteur, beaucoup escomptent la sortie ultérieure du moteur « Flat twin » à cylindres horizontaux deux à deux opposés, à l'étude depuis longtemps chez Citroën, et qu'il semble que le constructeur n'ait pas eu le temps de sortir cette année ; la roue de secours reprendrait sa place à l'arrière.



La 15 Six n'a plus été présentée au Salon.

La 11 CV ordinaire demeure, naturellement, avec son nouveau moteur 11 D, très améliorée.

Durera-t-elle cependant longtemps et que dire du « trou » qu'on peut constater entre la cylindrée de la 2 CV (425 cm<sup>3</sup>) et celle de la 11 CV (1.911 cm<sup>3</sup>) ?

Il n'est peut être pas exclu que les accords entre Panhard et Citroën devenant plus étroits, la gamme à envisager des voitures de l'ensemble de ces deux marques, comporte rationnellement :

- la 2 CV de 425 cm<sup>3</sup>,
- la Dyna de 850 cm<sup>3</sup>.
- la 11 CV de 1.911 cm<sup>3</sup>.

Il ne fait cependant pas de doute que beaucoup d'automobilistes, qui attendaient avec impatience la sortie du nouveau modèle Citroën, ont été déçus devant le prix de 930.000 francs et se sont immédiatement reportés sur des voitures Simca, pour lesquelles ont été enregistrées de ce fait, pendant le Salon, des commandes en nombre inespéré.



Il convient, par ailleurs, de rappeler que la 2 CV occupe de plus en plus sur le marché une place de choix ; malgré une cadence de production de 450 unités par jour, les délais de livraison n'arrivent pas à tomber au-dessous de 2 ans !

Elle constitue en effet le moyen de circuler le plus économique en France.

Ses caractéristiques sont rappelées ci-après :

- Moteur 2 cyl. horizontaux opposés, à refroidissement à air.
- Cylindrée 425 cm<sup>3</sup>.
- Compression 6,2.
- Puissance 12 CV à 3.800 t.
- Poids 500 kg.
- Vitesse maximum 75 km/h.
- Consommation de 4 l. 5 à 6 litres.

- Un dispositif de débrayage et d'embrayage semi-automatique fonctionne (mécaniquement) lorsque le régime du moteur descend au-dessous de 1.000 1/m. ou remonte au-dessus de ce chiffre.

Le châssis de la 2 CV équipe également la fourgonnette Citroën de 250 kg, construite par les Etablissements Panhard, selon l'accord conclu récemment entre les deux maisons, à raison de bientôt 100 unités par jour.

\*\*

Les prix des voitures Citroën exposées sont les suivants :

— 11 CV nouvelle D.S. 19.....	930.000 frs
— 11 CV classique (moteur 11 D)	{ Légère ..... 623.000 — Normale .... 657.700 — Familiale .... 722.100 — Commerciale 500 kg .... 779.100 —
— 2 CV (125 cm <sup>3</sup> )	
{ Berlinae ..... 362.400 —	
{ Fourgonnette 250 kg .... 368.000 —	

\*\*

#### D. B.

Parallèlement à leur activité sportive qui fait triompher les couleurs françaises en compétition (2) « Deutsch-Bonnet » poursuivent la réalisation commerciale de voitures de grand tourisme, avec la collaboration des usines Chausson, en utilisant d'une part l'excellent petit moteur Dyna Panhard, d'autre part les qualités du **plastique** pour constituer l'ensemble de la carrosserie.

Ce matériau nouveau s'est révélé très séduisant car il est à la fois léger, résistant au choc et facilement réparable. Il est surtout avantageux pour la réalisation de modèles construits en petite série, car il permet d'économiser un outillage d'emboutissage important.

Afin d'éviter les déformations susceptibles de résulter des efforts que supporte normalement

(2) D.B. continue cette année à être la marque française présentant, malgré l'arrêt des compétitions en France le plus brillant palmarès international.

Outre de nombreux rallyes, courses de côtes, etc., D.B. s'est classé cette année, pour la 5<sup>e</sup> fois consécutive, premier en sport 750 cm à la course des mille miles d'Italie. Au Mans, deux voitures françaises seulement se sont trouvées à l'arrivée, savoir deux D.B. première et seconde de la catégorie 750. Au « Tourist Trophy » d'Angleterre, D.B. a été premier à l'indice, au classement intermarque (devant Mercedes) ainsi que, bien entendu, dans sa catégorie.

une carrosserie tôlée, D.B. fait reposer le nouveau matériau en six points sur un châssis très rigide.

Notre Camarade **Deutsch** présente sur son stand deux Coachs 1956 ainsi conçus, de caractéristiques générales analogues à ceux de 1955 :

- Châssis à poutre centrale tubulaire.
- Roues indépendantes.
- Moteur Dyna 850 cm<sup>3</sup>.
- Carrosserie « Chausson » en plastique.
- Freins à disques et roues en alliage léger à base de magnésium.

Le coach peut être construit sous trois versions plus ou moins luxueuses :

— Standard .....	1.300.000 frs
— Rallye .....	1.400.000 —
— Luxe .....	1.500.000 —

La première et la troisième de ces versions sont exposées sur le stand.

La vitesse maximum est de 150 km/h. ; elle peut être portée à 160 km/h. par emploi d'un compresseur.

De telles voitures sont actuellement imbattables dans la catégorie ou les situe l'emploi du moteur Dyna Panhard.

\*\*

#### D. K. W.

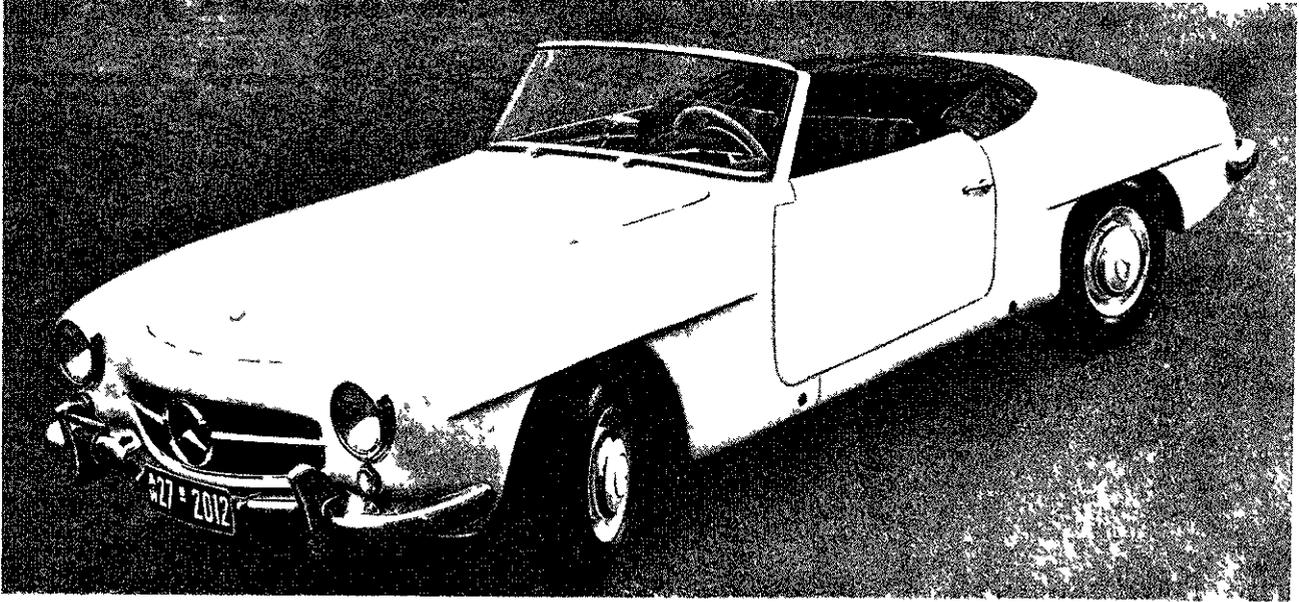
La firme allemande D.K.W. Auto Union (Deutsche Kraftwagen Ingolstadt) est une de celles qui depuis 20 ans ont attaché leur nom au développement du moteur **deux temps**, d'abord sur motocyclettes, ensuite sur petites voitures, avec **traction avant** et groupe moteur en avant du radiateur.

Depuis 1953 (type 3 = 6 Sonderklasse) les moteurs sont à 3 cylindres. L'appellation 3 = 6 tend à rappeler le fait qu'au point de vue de son fonctionnement, un moteur 3 cylindres à deux temps est l'équivalent d'un moteur 6 cylindres à 4 temps. Sa souplesse est indéniable et ses accélérations remarquables (3).

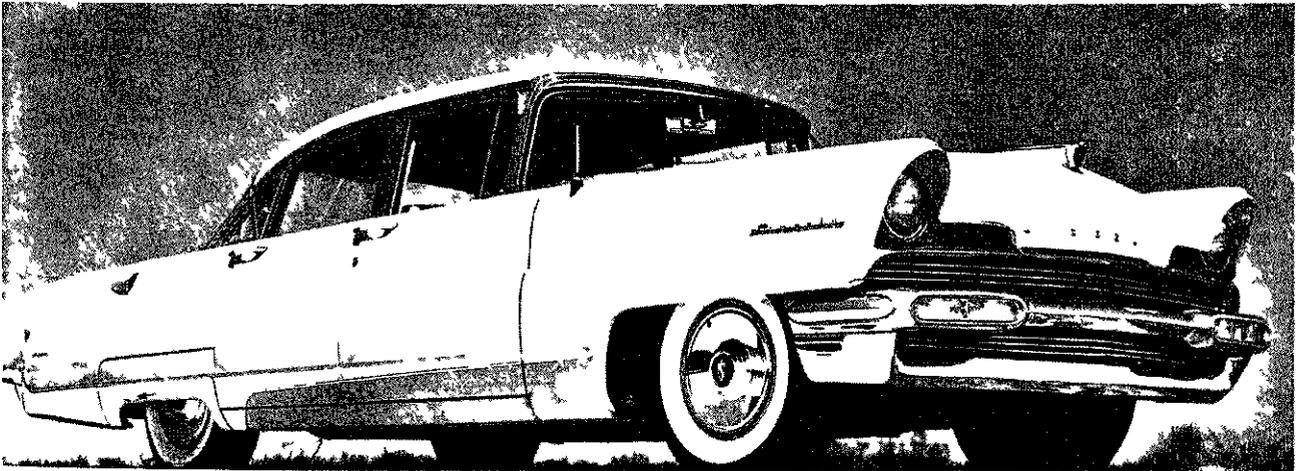
Les caractéristiques du moteur sont les suivantes :

- Cylindrée 896 cm<sup>3</sup>.
- Compression 6,5.
- Puissance { fiscale française 5 CV.  
                  { effective 38 CV.
- Poids de la voiture 900 kg.
- Vitesse maximum 120 à 125 km/h.
- Consommation 7 l. 5 à 9 litres.

(3) La voiture, départ arrêté, atteint 80 km/h. en 18 secondes.



MERCEDES Cabriolet du type nouveau 190 SL (vitesse maximum 180 km/h)



LINCOLN « Capitaine » 1956

Les voitures exposées sont :

	Prix en France
— Un Coupé de série .....	815.000 frs
— Un Coupé luxe .....	860.000 —
— Une Limousine commerciale ..	880.000 —
— Une Berline 4 portes .....	925.000 —

\*\*

	600	1100	1100 TV	1400 A	1900 A	V8 Sport
Moteur .....	4 cyl.	4 cyl.	4 cyl.	4 cyl.	4 cyl.	8 cyl. en V à 70°
Cylindrée .....	633 cm <sup>3</sup>	1.089 cm <sup>3</sup>	1.089 cm <sup>3</sup>	1.395 cm <sup>3</sup>	1.900 cm <sup>3</sup>	1.996 cm <sup>3</sup>
Compression ..	7	6,7	7,5	6,7	7,5	8,5
Puissance .....	21 CV	36 CV	50 CV	45 CV	70 CV	105 CV
Poids .....	560 kg	790 kg	800 kg	1.120 kg	1.150 kg	900 kg
Vitesse max. ..	95 km/h.	115 km/h.	135 km/h.	125 km/h.	135 km/h.	200 km/h.
Consommation ..	6 litres	7 l. 5	10 litres	10 litres	10 l. 5	

La nouvelle petite voiture 600, connue depuis le Salon de Genève, paraît assurée d'un succès considérable. La carrosserie est auto-porteuse (sans châssis) à deux portes seulement. Tout en étant très légère, elle permet très correctement 4 places. Elle comporte un dispositif efficace de chauffage et dégivrage.

Le moteur est disposé à l'arrière derrière l'essieu arrière, avec le radiateur et le ventilateur déportés vers la droite. Les quatre roues sont indépendantes.

Grâce à un outillage des plus modernes le nom-

### FIAT.

Fiat est la grande firme de Turin qui, à elle seule, assure 90% de la production automobile italienne (4).

La gamme des types très variés produits jusqu'à présent s'est enrichie cette année du nouveau type 600, petite voiture de 4 places remarquable à tous points de vue, qui se trouve exposée sur le stand avec un dispositif qui la coupe en deux pour mieux montrer toutes les parties.

Les divers types Fiat deviennent ainsi :

bre d'heures d'ouvrier nécessaire à la construction a été réduit à 35 heures ; il semble que ce soit là un record mondial. De ce fait, le prix de cette petite voiture n'est en Italie que de 590.000 lire soit l'équivalent de 350.000 francs, c'est-à-dire moins du prix de la 2 CV Citroën alors que son moteur donne 21 CV au lieu de 12. C'est une réussite remarquable.

Elle a déjà inspiré de nombreux carrossiers italiens.

Les autres voitures exposées sur le stand Fiat sont les suivantes :

	Prix en Italie	Prix en France
— Une Berline 1100 .....	860.000 lire	727.000 frs
— Un Cabriolet décapotable 1100 TV « Turismo Veloce » .....	1.250.000 —	1.105.000 —
— Une Berline 1900 A .....		1.228.000 —
— Un Coupé 1900 A « grand vue » .....		1.500.000 —

\*\*

### FORD.

Il ne s'agit plus ici que du groupe mondial Ford, les usines françaises de Poissy étant devenues des usines Simca.

Ce groupe comprend, à présent, les firmes ci-après :

- aux **U.S.A.** : Ford, Lincoln, Mercury, Continental ;
- en **Angleterre** : Ford anglaise, de Dagenham ;
- en **Allemagne** : Taunus, de Cologne.

Il est le second groupe mondial après les General Motors. Ses usines des U.S.A. ont produit, en

1954, 1.700.000 voitures, soit 34% de la production américaine.

Il fut à l'origine de la lutte concurrentielle particulièrement sévère qui s'institua aux Etats-Unis à partir de 1953.

\*\*

Sur le stand Ford U.S.A. les voitures présentées sont en principe les mêmes que l'an dernier (vo-

(4) L'activité de cette industrie, l'une des plus puissantes d'Europe, déborde largement le secteur automobile : elle s'étend à la métallurgie, à la construction aéronautique, aux machines outils, au matériel de chemin de fer, aux machines à laver, aux réfrigérateurs et jusqu'aux produits photographiques et pharmaceutiques.

types dits « 1955 », les nouveaux types « 1956 » ne devant parvenir en Europe qu'en novembre.

Une exception cependant : le très remarquable coupé sport « Continental » exposé sur plateforme tournante est une voiture « 1956 » (5).

Son prix de 7 millions de francs est non moins remarquable : il doit être un des plus élevés du Salon.

Les voitures exposées sont les suivantes :

	Puissance	Prix en France	Prix aux U.S.A.
-- Coupé CONTINENTAL « Mark II » .....	285 CV	7.000.000 frs	
-- Cabriolet MERCURY 1956. Carrosserie deux tons « Montclair » .....	225 CV	2.650.000 —	
— Berline LINCOLN .....	285 CV	3.800.000 —	
— Cabriolet FORD « Thunderbird » .....	202 CV		3.840 \$
— Berline FORD « Fairlane Town Sedan » ....	202 CV	2.330.000 —	3.114 \$

\*\*

Sur le stand Ford anglaise se trouvent présentés :

	Cylindrée	Puissance	Prix en \$ sans douane
— Un Coupé « Anglia » .....	1.172 cm	36 CV	1.248
— Une Berline « Perfect » .....	1.172 cm	36 CV	1.348
— Un Cabriolet 4 places « Consul » .....	1.508 cm	47 CV	1.850
— Une Berline « Zephyr Six » (6 cyl.) avec overdrive .....	2.262 cm	72 CV	1.907

La voiture anglaise Ford « Popular » n'est pas exposée (même cylindrée que l'Anglia). Elle ne coûte départ usine que 275 livres, ce qui, avec la purchase tax de 30 % la situe pour le client anglais à l'équivalent de 360.000 francs, c'est-à-dire pas plus chère que notre 2 CV qui ne dispose que de 12 CV effectifs au lieu de 36. Cette voiture fut l'instrument de l'intensification en Angleterre de la lutte de concurrence organisée par Ford.

\*\*

Sur le stand Ford allemande, se trouve enfin exposé un Coupé commercial Taunus 15 M nouveau moteur de 1.498 cm de 55 CV, valant (sans douane) 1.697 \$.

\*\*

### GAYLORD.

Voir à titre de curiosité, sur ce stand, la première voiture présentée par un nouveau constructeur américain, Gaylord Motor Ltd, de Chicago.

C'est un coupé sport 2 places super rapide, de super luxe et super silencieux avec châssis tubulaire et moteur V 8 de 5 l. 400 de cylindrée, développant 300 CV.

La carrosserie a été dessinée par Brooks Ste-

(5) Fait exception également le « dream car » (voiture d'essais) CADILLAC Eldorado Brougham qu'on verra sur plateforme tournante au stand General Motors.

vens, le célèbre styliste de Milwaukee et exécutée par Hermann Spohn, carrossier de Ravensburg (Wurtemberg) spécialiste des carrosseries de luxe.

Cette voiture de sport, aux performances comparables à celles des meilleures voitures européennes, semble devoir comporter en outre le confort, le silence et le faible besoin d'entretien des voitures américaines de série. Elle est vendue avec garantie totale.

Le prix de l'ordre de 6 à 7 millions de francs classe cette voiture parmi les plus chères du Salon.

\*\*

### GENERAL MOTORS.

Le Groupe General Motors demeure le groupe le plus puissant du monde entier. Alors que l'on estime à 180.000 le personnel du groupe Ford, à 170.000 celui du groupe Chrysler, celui des General Motors atteint 500.000. Il a livré en 1954 près de 3 millions de voitures aux Etats-Unis.

Il réunit les firmes ci-après :

- aux U.S.A. : Bedford, Buick, Cadillac, Chevrolet, G.M.C., Oldsmobile, Pontiac.
- en Australie : Holden.
- en Angleterre : Vauxhall.
- en Allemagne : Opel.

Malgré un état de saturation relative du marché de l'automobile — 1 voiture pour trois habitants

aux Etats-Unis. Les firmes y confinent leurs ventes à une cadence quelque peu ahurissante, investissant des capitaux considérables pour des équipements nouveaux.

Les voitures devant, pour l'équilibre d'un tel marché, être renouvelées rapidement, les constructeurs s'ingénient à créer constamment de nouveaux modèles, principalement de nouvelles carrosseries.

C'est ainsi que les voitures à « ligne 56 » doivent être encore notablement différentes des voitures actuelles, à ligne plus longue et plus élancée, plus surbaissée aussi.

Pendant ces voitures ne sont pas encore parvenues en Europe ; on ne les y attend que vers novembre et le Salon de Paris ne montre encore que des carrosseries 1955 (6).

Au point de vue moteurs, le V 8 a conquis toutes les marques et la course à la puissance se poursuit : 200, 250 CV sont des chiffres courants et Chrysler vient d'être le premier à dépasser le cap des 300 CV sur une voiture de série. Les taux de compression sont de plus en plus élevés : alors

qu'en Europe 7 et 7.5 sont des maxima, la qualité croissante des carburants employés en Amérique permet des taux de 8,5 et parfois 9 : On annonce 10 pour 1956.

Un des problèmes les plus délicats du V 8 réside d'ailleurs dans son alimentation ; on multiplie les carburateurs à double et quadruple corps sans atteindre un équilibre parfait entre les cylindres.

Aussi travaille-t-on beaucoup à rendre praticable l'injection directe d'essence, solution réalisée en Allemagne par Mercedes mais encore compliquée et coûteuse.

Les transmissions automatiques équipent à présent toutes les voitures, et les pneumatiques ne comportent plus de chambre à air.

La première voiture exposée au stand, sur plateforme tournante est une Cadillac « Eldorado Brougham ». Ce n'est cependant qu'un « dream car » (voiture de rêve) autrement dit une voiture d'essai à la recherche de progrès toujours nouveaux ; elle n'est pas à vendre et il n'est pas question de prix.

Les autres voitures sont :

	Puissance effective	Prix en France (7)
— Une Berline Oldsmobile type 98 « Holiday Sedan » .....	202 CV	3.100.000 frs
— Une Berline Buick « Riviera » .....	224 CV	2.868.000
— Un Cabriolet Pontiac 4 pl. « 3 étoiles » .....	180 CV	2.900.000
— Une Berline Cadillac « Fleetwood » .....	250 CV	4.000.000 --
— Un Coupé Chevrolet « Bel Air » .....	162 CV	2.240.000 --

Comme l'an dernier déjà, certains contingents non négligeables permettent l'importation en France de ces voitures, payées en francs français en compensation de l'exportation de sucre.

\*\*

### JAGUAR.

Cette firme anglaise est spécialiste des voitures de sport et de compétition. Elles ont été les premières à être munies de freins à disques.

Les voitures présentées sont toutes munies du même moteur à 6 cyl. de 3.442 cm<sup>3</sup> de cylindrée, 190 CV à 5.600 tours.

Les prix sont les suivants :

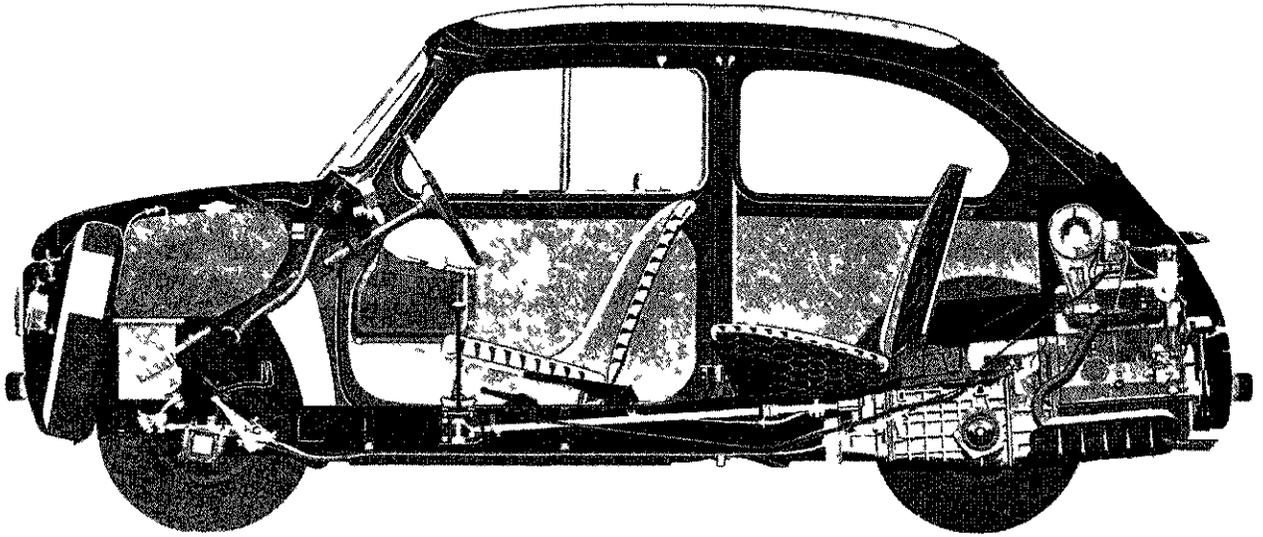
	Prix en France
— Mark VII Berline avec boîte de vitesses automatique (150 km/h) .....	2.325.000 frs
— X K 140 { Coupé sport série ..	2.180.000 --
{ Cabriolet série ....	2.250.000 --
180 km/h. { Coupé sport à carrosserie spéciale environ .....	4.000.000 --

On remarquera la ligne caractéristique des Coupés sport de série s'abaissant en V au droit du conducteur. La Jaguar X K 140 a pu être appelée la reine des voitures de sport.

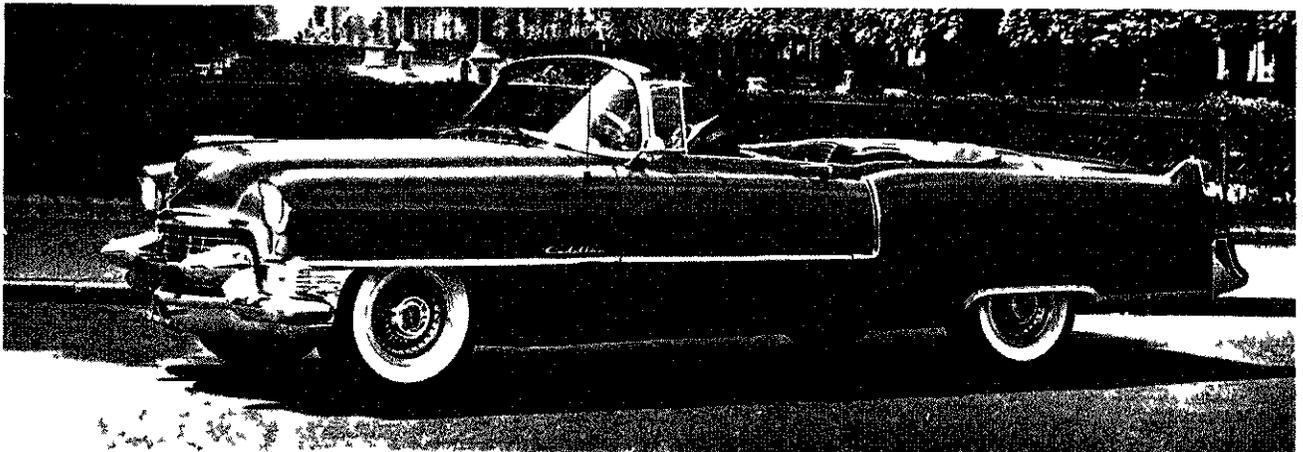
La firme Jaguar vient en outre de mettre au

(6) A la seule exception du « dream car » General Motors, Eldorado Brougham et de la Continental 1956 montrée sur le stand Ford.

(7) Tous frais compris, notamment chauffage, radio et, pour la France, les frais de douane et d'immatriculation.



Coupe de la nouvelle 600 T16



Cabriolet CADILLAC 1956

point une nouvelle voiture avec moteur moins puissant de 2 l. 483 seulement de cylindrée donnant 112 CV à 5.800 t. et une vitesse maximum de 160 km/h. Cette voiture dite « Jaguar 2 l. 5 » n'est pas présentée au Salon de Paris ; la primeur en a été réservée pour le Salon de Londres qui a lieu immédiatement après celui de Paris. On lui prédit un vif succès, en raison notamment du fait qu'on y a adopté des solutions ayant déjà fait leurs preuves sur des types plus puissants (X K 120 et X K 140).

La nouvelle voiture doit être vendue départ usine 895 £. Cela donne pour le client anglais, y compris l'impôt intérieur de la « purchase tax » un prix équivalent à 1.160.000 francs : le client

français payant de son côté, droit de douane compris, 1.300.000 francs.

\*  
\*  
\*

### LANCIA.

Cette firme vient au second rang des producteurs italiens, mais très loin derrière Fiat.

Les Lancia sont des voitures particulièrement silencieuses, agréables et brillantes.

La particularité de leurs moteurs est d'être disposés en V, l'angle du V étant celui d'un « V étroit » pour le type Appia et 60° pour le type Aurelia.

Les caractéristiques des types sont :

	Appia	Aurelia 2 <sup>e</sup> série	Aurelia Grand Tourisme 2500
Moteur .....	4 cyl. en V étroit	6 cyl. en V à 60°	6 cyl. en V à 60°
Cylindrée .....	1.090 cm <sup>3</sup>	2.266 cm <sup>3</sup>	2.451 cm <sup>3</sup>
Compression .....	7,4	7,4	8
Puissance .....	38 CV	87 CV	118 CV
Vitesse maximum .....	120 km/h.	150 km/h.	180 km/h.

Sur le stand se trouvent présentées des voitures de chacun de ces types :

	Prix en France
- Une Berline Appia .....	1.300.000 frs
- Une Berline Aurelia .....	2.250.000 —
- Deux Coupés Aurelia Grand tourisme 2500 .....	2.775.000 —
- Un Cabriolet Aurelia Grand tourisme Spider <b>carrossé spé- cialement par Pinin Farina..</b>	2.775.000 —

\*  
\*  
\*

### MERCEDES.

Cette grande firme de Stuttgart vient au troisième rang de l'industrie automobile allemande, après Volkswagen et la filiale des General Motors Opel.

Mercedes est le premier constructeur qui, il y a quelques années produisit une voiture de série avec moteur Diesel.

Il est également le premier à avoir mis au point

l'injection d'essence (système Bosch) grâce à laquelle les voitures Mercedes furent les grandes triomphatrices des compétitions de 1954 : avec une cylindrée réduite à 2 l. 500, la puissance du moteur atteint 270 CV à 8.200 t. : la voiture ne pesant que 850 kg, la vitesse maximum se trouve portée à 300 km/h.

Bien que l'injection d'essence soit d'un prix de revient relativement élevé ce système équipe la voiture de sport produite aujourd'hui en série, du type 300 S L (Super-Léger).

Le coupé sport de ce type est, en raison de ses performances, une des voitures nouvelles les plus remarquées de cette année : le moteur est incliné sous un capot très aplati.

La dernière née des Mercedes est cependant la 190 S L, qui avec moins de 2 litres de cylindrée parvient également à des performances sensationnelles (190 km/h.). La forme fuyante de son avant a d'ailleurs été imitée de celle de la plus puissante 300 S L.

Les caractéristiques des types sont les suivantes :

	190 S.L.	220	300	300 S.L.
Moteur .....	4 cyl.	6 cyl.	6 cyl.	6 cyl.
Cylindrée .....	1.897 cm <sup>3</sup>	2.195 cm <sup>3</sup>	2.996 cm <sup>3</sup>	2.996 cm <sup>3</sup>
Compression .....	8,5	7,5	7,5	8,5
Puissance .....	105 CV à 5.700 t.	92 CV à 4.800 t.	136 CV à 4.500 t.	240 CV à 6.100 t.
Poids voiture .....	1.080 kg	1.150 kg	1.660 kg	1.295 kg
Vitesse maximum .....	180 km/h.	150 km/h.	160 km/h.	260 km/h.
Consommation .....		10 litres		

Les voitures présentées sont :

	Prix en France
— Un Cabriolet 190 S.L. ....	2.600.000 frs
— Une Berline 220 .....	2.150.000 —
— Une Berline 300 .....	3.250.000 —
— <b>Un Coupé sport 300 S. L. à injection d'essence</b> .....	4.960.000 —

\*\*

**OPEL-VAUXHALL.**

Ces filiales allemande et anglaise des General Motors présentent un stand commun.

Les voitures Opel sont en Allemagne les plus répandues sur le marché, après la voiture populaire Volkswagen ; elles s'adressent en fait à une toute autre clientèle.

Les types ont été cette année légèrement améliorés ; le capot est notamment abaissé et plus plongeant ; d'autre part les pneus sans chambre à air ont été adoptés.

Les caractéristiques en sont rappelées ci-après :

	Rekord	Kapitän
Moteur .....	4 cyl.	6 cyl.
Cylindrée .....	1.488 cm <sup>3</sup>	2.473 cm <sup>3</sup>
Compression .....	6,9	7,1
Puissance .....	41 CV	82 CV
	à 3.900 t.	à 4.000 t.
Vitesse maximum ...	115 km/h.	138 km/h.
Consommation .....	8 l. 2	10 à 13 litres

Les deux voitures présentées sur le stand valent respectivement en France :

- la Rekord : 1.255 \$ (douane de 57 % en sus) ;
- la Kapitän : 2.200 \$ (douane de 57 % en sus).

Quand aux modèles de la filiale anglaise Vauxhall les voitures présentées sont les suivantes :

	Prix en France
— Vauxhall Velox .....	978.000 frs
— Vauxhall Cresta .....	1.048.000 —

La Cresta n'est que le modèle de luxe de la Velox avec même moteur de 2.262 cm<sup>3</sup> de cylindrée.

\*\*

**PANHARD.**

La voiture Dyna Panhard semble de plus en plus reconnue comme un chef-d'œuvre de conception ; son habitabilité 6 places, sa tenue de route, sa faible consommation et ses performances font souvent oublier les 2 cylindres et les

850 cm<sup>3</sup> seulement de son moteur. Au printemps dernier, sa production dépassait déjà 80 unités par jour.

Mais des succès encore plus vastes lui sont réservés, du fait que la maison Panhard vient de consentir, pour son prix, une baisse vraiment importante, la plus forte que l'on ait enregistrée à l'occasion du Salon :

- la Berline luxe n'est plus vendue qu'à ..... 659.000 frs (au lieu de 785.000 frs)
- la Berline luxe spéciale ..... 699.000 —

Une telle baisse a pu être consentie grâce aux efforts de conception et d'études réalisés, grâce aussi aux nouveaux accords industriels passés, faut avec les usines Glausson pour la construction des carrosseries, qu'avec Citroën-8. Il n'est pas douteux que cette baisse a pour résultat de rendre la Dyna parfaitement compétitive sur le marché français et de lui ouvrir de vastes horizons nouveaux.

De nombreuses améliorations de détail y ont d'ailleurs été apportées, ajoutant aux performances et à l'agrément de la conduite.

Les caractéristiques sont :

- Moteur 2 cyl. horizontaux opposés à refroidissement à air.
- Cylindrée 850 cm<sup>3</sup>.
- Compression 7,25.
- Puissances : fiscale 5 CV — Réelle 42 CV.
- Poids 650 kg.
- Vitesse maximum 130 km/h.
- Consommation 6 à 8 litres.

L'embrayage automatique Ferlec peut être monté moyennant un supplément de 29.500 frs. — Sur le stand, la nouvelle Dyna est présentée sur plateforme tournante.

Panhard poursuit aussi la construction de la petite Dyna Junior dont un exemplaire est exposé sur le stand. Cette petite voiture est cataloguée 653.000 francs.

\*\*

**PEUGEOT.**

La grande marque de Sochaux expose pour la première fois, à côté de son modèle connu 203, datant de 1948, le nouveau modèle qu'au mois de mars dernier elle a proposé à sa clientèle, la 403.

Cette dernière, dont la ligne est devenue fami-

(8) L'accord Citroën-Panhard réalisé récemment est du type de ceux qui sont à la base de la constitution des groupes américains ; mise en commun des marchés et des bureaux d'études. En outre Citroën a confié à Panhard la construction des fourgonnettes 2 CV de 250 kg ; la cadence de cette construction doit bientôt atteindre 100 unités par jour.

lière a, dès le début, remporté le plus vif succès en raison de ses remarquables qualités qui en font une voiture quasi parfaite, d'une classe internationale : la possibilité de transporter 5 ou 6 personnes à 130 km/h. avec une consommation relativement faible, a, dès le Salon de Turin d'avril 1955, suscité un vif intérêt à l'étranger.

La production a d'ailleurs démarré à grande allure : la cadence de sortie de la voiture est déjà de 125 par jour et on compte la doubler d'ici le printemps prochain.

Du point de vue technique, la 403 est une descendante de la 203. Elle en dérive directement tant par la conception de ses ensembles mécaniques : la caisse est auto-porteuse (sans châssis) ; le moteur « supercarré » (course inférieure à l'alésage).

Mais son habitabilité est bien améliorée et à côté d'une augmentation du poids de 12 % seulement, l'augmentation de puissance de 30 % se traduit par des performances améliorées.

Son freinage très efficace, sa tenue de route remarquable, reflète l'excellente adhérence des roues au sol. La suspension est parfaite et bien adaptée aux allures vives. La voiture est enfin très silencieuse et munie de nombreux équipements accessoires (lave glaces).

Les caractéristiques comparées de la 203 et de la 403 sont les suivantes :

	203	403
Moteur .....	4 cyl.	4 cyl.
Cylindrée .....	1.290 cm <sup>3</sup>	1.468 cm <sup>3</sup>
Compression .....	6,9	7
Puissances {	7 CV	8 CV
	effective... 47 CV	58 CV
	à 4.500 t.	à 4.900 t.
Poids (conduite int.)..	930 kg	1.040 kg
Vitesse maximum ....	118 km/h.	130 km/h.
Consommation .....	6 à 9 litres	10 litres à 80 km/h.

Les deux modèles sont présentés sur plate-forme tournante.

La 403 ne sort encore, pour l'instant, qu'en conduite intérieure. Par contre la 203 est offerte en toutes formes de carrosseries ; la dernière est celle du cabriolet grand luxe dont on admirera la ligne.

Les types exposés et les prix sont les suivants :

- - 203 C	{	Affaires .....	565.000 frs
		Luxe .....	585.000 —
		Luxe toit ouvrant ....	600.000 —
		Limousine commerciale.	715.000 —
		Familiale .....	725.000 —
		Cabriolet grand luxe...	840.000 --
- - 403	{	Luxe .....	710.000 - -
		Luxe toit ouvrant .....	725.000

Les délais de livraison sont de 8 à 10 mois pour la 203 et d'environ 15 mois pour la 403.

\*  
\*\*

### PININ FARINA.

Pinin Farina, de Milan, est considéré comme le grand maître des carrossiers italiens ; il est avec Ghia, de Turin, le principal promoteur de la ligne italienne moderne.

Sur son stand se trouve exposée une carrosserie spéciale d'une Lancia Aurelia (châssis normal 2 l. 300). L'ordre de grandeur du prix d'une voiture ainsi carrossée est en Italie de 6 millions de lire.

Pinin Farina ne construit pas que des carrosseries individuelles. Il montre sur son stand des photographies de ses ateliers donnant des **petites séries** de la Fiat 1100 T.V. Cette dernière voiture ainsi carrossée revient en Italie à 1.500.000 lire, au lieu de 1.175.000 lire lorsqu'elle sort des usines Fiat.

On verra au Salon deux autres voitures carrossées par Pinin Farina :

sur le stand Alfa Romeo ;  
sur le stand Lancia.

\*  
\*\*

### PORSCHE.

Cette firme allemande de Stuttgart est spécialiste des voitures de sport et de compétition, légères et particulièrement bien profilées.

Les moteurs, à 4 cylindres horizontaux sont toujours disposés à l'arrière et refroidis par air.

Le dernier né de ces moteurs est un moteur de 1.498 cm<sup>3</sup> dit « Carrera » parce qu'il équipait une voiture de compétition qui se distingua au cours d'une course mexicaine.

Les voitures qu'il équipe sont données pour pouvoir réaliser une vitesse maximum de 240 km/h.

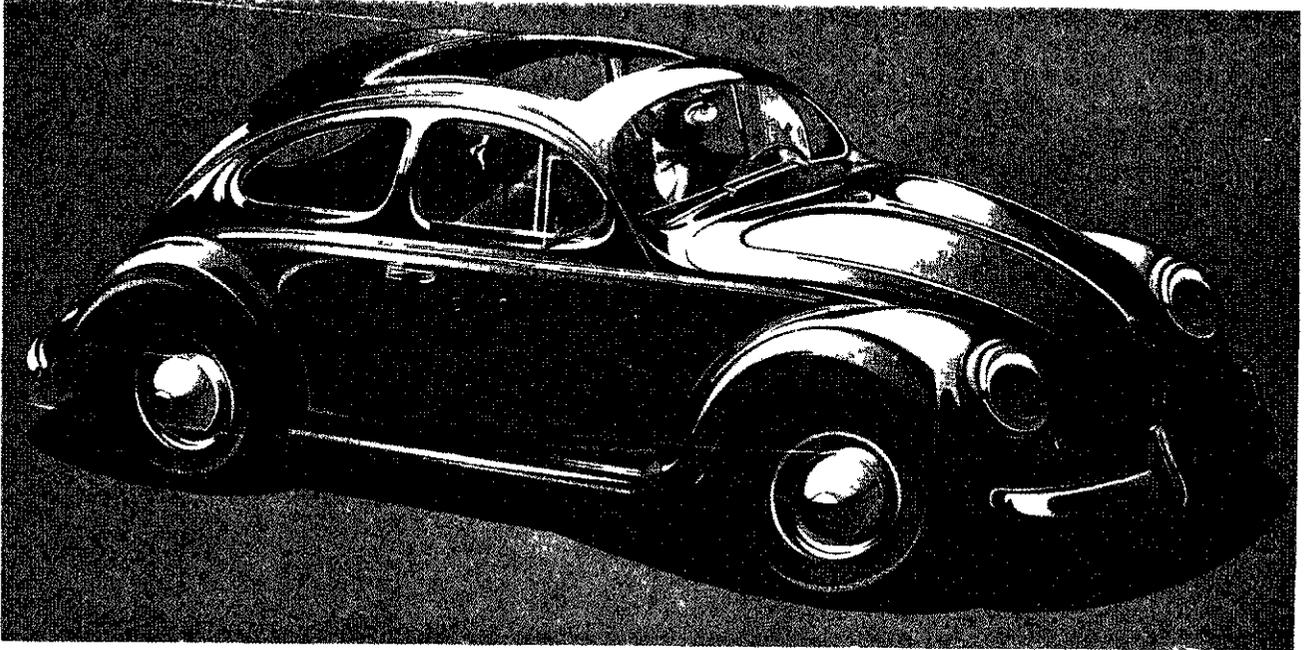
La firme présente :

	Prix en France
— Un Coupé 2 portes moteur « Carrera » de 1.498 cm <sup>3</sup> .....	2.360.000 frs
— Deux Cabriolets moteur « 1600 de 1.582 cm <sup>3</sup> .....	1.775.000 —

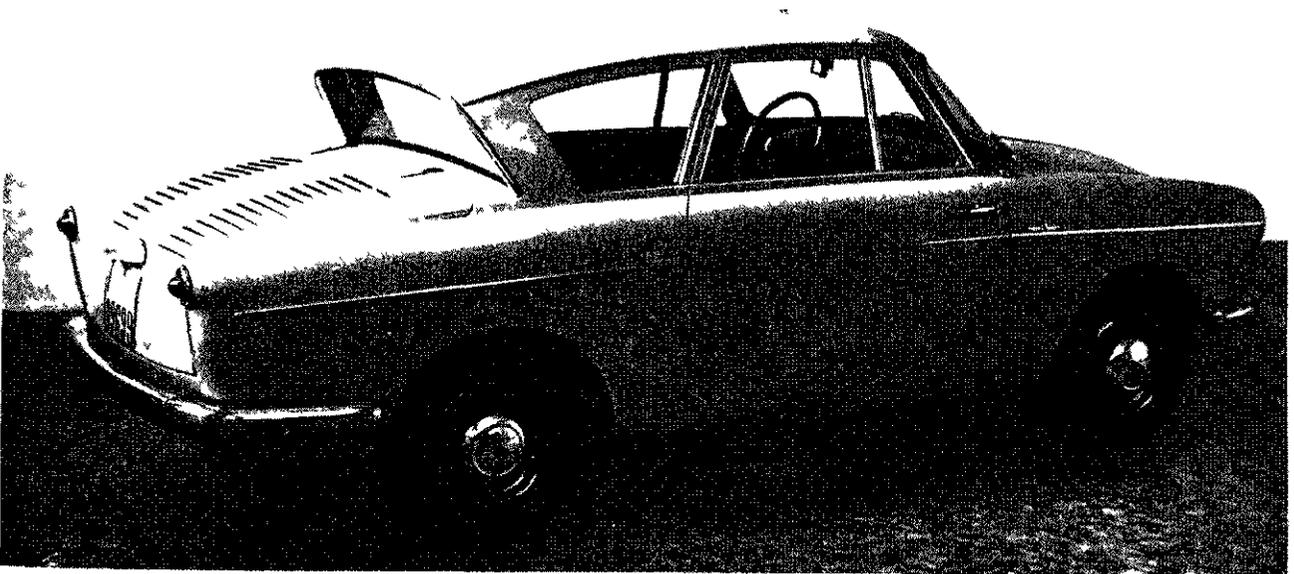
Le Coupé à moteur « Carrera » ne pèserait que 550 kg.

Ces voitures sont livrables sans délai aux acheteurs possédant un compte BFAC. Sans cette condition, la nécessité des contingents risque de faire attendre environ 2 ans.

\*  
\*\*



VOILSWAGEN Toit ouvrant



FIAT 600 Carrosserie spéciale mettant la lunette arrière en fibre de verre

## RENAULT.

La Régie Renault vient largement en tête de toute la production française : 35 % de cette production en 1954, contre 23 % à Citroën.

Dans cette production d'ensemble la voiture Renault présentant la plus grande diffusion est la 4 CV, qui fêtera bientôt ses dix ans, 123.000 unités en ont été livrées en 1954, soit près de 80 % de la production de voitures de Renault. Elle sort actuellement à 520 unités par jour et son délai de livraison est de 3 à 5 mois.

À côté d'elle, la Frégate (11 ou même à présent 12 CV), ne sort qu'à 150 unités par jour ; son délai de livraison n'est que de 1 à 2 mois.

La production de la 4 CV n'est limitée que par les moyens industriels du constructeur ; celle de la Frégate l'est au contraire par les possibilités d'écoulement. Aussi la Régie a-t-elle fait, pour le Salon, un effort d'amélioration beaucoup plus

important pour les Frégates que pour la 4 CV.

Elle envisage aussi un nouveau type de voiture de 5 ou 6 CV, susceptible d'intéresser une bonne partie de la clientèle de la 4 CV qui n'est satisfaite qu'imparfaitement actuellement du fait d'une puissance quelque peu insuffisante et tendrait à s'évader vers la Simca ou la 203 Peugeot.

La nouvelle voiture serait dérivée de la 4 CV avec moteur arrière également. Sa cylindrée serait comprise entre 900 et 1.000 cm<sup>3</sup>, chiffre qui avec la technique actuelle, apparaît suffisant pour maintenir la vitesse d'une voiture à environ 100 km/h.

La Régie escompte un assez gros succès d'une telle voiture : elle sortirait vers mars 1956. On l'aurait déjà baptisée « Corvette ».

\*~\*

Les caractéristiques des deux modèles actuels sont rappelés ci-après :

	4 CV			Frégate à moteur	
	Affaires	Sport	Sport 1063	2 litres	Etendard
Moteur .....	4 cylindres à l'arrière			4 cylindres à l'avant	
Cylindrée .....		747 cm		1.997 cm	2.141 cm
Compression .....	6,7	7,25		7	7
Puissances { fiscale .....	4 CV	4 CV		11 CV	12 CV
	18 CV	21 CV	12 CV	64 CV	77 CV
	a 3.500 t.	à 1.100 t.	à 6.000 t.	à 3.800 t.	
Poids .....	585 kg	600 kg	620 kg	1.265 kg	1.290 kg
Vitesse maximum .....	97 km/h.	100 km/h.	140 km/h.	135 km/h.	135 km/h.
Consommation .....		6 litres		9 à 15 litres selon allure	

La 4 CV n'a pas subi de modifications récentes importantes. On peut citer à cet égard :

- l'adoption d'amortisseurs télescopiques,
- le passage de la batterie d'avant en arrière,
- la modification du tableau de bord,
- la suppression du starter, la voiture étant équipée d'un thermostarter automatique,
- la synchronisation rigoureuse de la boîte de vitesses,
- la commande du démarreur par la clef de contact.

Enfin et depuis l'an dernier, on peut moyennant un supplément de 27.000 francs supprimer la pédale d'embrayage et priver le dispositif d'embrayage électromagnétique Férlec d'assurer les formalités de débrayage et d'embrayage selon les ordres que lui donne le conducteur par sa simple manipulation du levier de vitesses.

La 4 CV est présentée en plusieurs formes de carrosserie et aux prix suivants :

— Types	Affaires .....	395.000 lrs
	Sport .....	474.200 --
	Sport toit ouvrant ....	494.000
	Décapotable grand luxe.	556.400 --

Le type 1063 indiqué au tableau ci-dessous représente une 4 CV « gonflée », ce que réalise non le constructeur lui-même mais sa filiale la SAPRAR.

C'est principalement à l'amélioration de la Frégate que s'est employée la Régie Renault.

Non seulement ses modèles de cette année (à l'exception d'un modèle « Affaires ») sont dotés d'un moteur de 20 % plus puissant (moteur Etendard) mais encore de nouvelles carrosseries ont été étudiées : Le « Grand Pavois » et l'« Amiral » comportent de nouveaux pare-chocs et une calandre plus décorée ; le « Grand Pavois » reçoit en outre des carrosseries deux tons ; enfin un modèle commercial nouveau « Domaine » reçoit au Salon les honneurs d'une plateforme tour-nante.

Les modèles exposés et les prix sont les suivants :

— Frégate	}	Affaires, moteur 2 L. . . . .	715.000 frs
		Amiral moteur Etendard . . . . .	849.500 -
		Grand Pavois deux tons, moteur Etendard . . . . .	948.000 —
		Domaine Berline commerciale, 600 kg, moteur Etendard . . . . .	862.000 -

La Régie Renault n'a pas, à l'occasion de la compétition économique du Salon de cette année opéré de diminution de ses prix, comme l'ont fait Simca, Peugeot et surtout Panhard. Elle a préféré mettre à la disposition de ses clients plus de puissance pour le même prix.

A noter enfin que toutes les Frégates bénéficient de la garantie 100% Renault, d'une durée d'un an, quels que soient les parcours effectués, cette garantie portant aussi bien sur la main-d'œuvre que sur la fourniture des pièces de rechange.



**GROUPE ROOTES.**

Ce groupe comprend les firmes : Hillman, Humber, Sunbeam

Il présente sur le stand des voitures de capacités diverses, mais qui dans leur ensemble présentent bien la tendance de l'industrie automobile anglaise concernant les carrosseries : ligne au goût anglais, et finition intérieure plus soignée qu'en France.

La voiture la plus répandue est la Hillman Minx, présentée sur une plateforme luxueuse où il est déclaré que ces voitures sont « au premier rang de la production par leur présentation, leur luxe et leur économie ».

Les voitures de ce type ont une cylindrée de 1.265 cm<sup>3</sup> et une vitesse maximum de 105 km/h. Son prix intérieur anglais départ usine est de l'ordre de 500 £.

A côté d'elle, la voiture la plus puissante exposée est la limousine Humber Super Supe, d'une cylindrée de 2.267 cm<sup>3</sup> valant départ usine 1.217 £.



**SIMCA NANTERRE.**

La fusion réalisée cette année entre la filiale française Ford et la firme Simca (9) a fait passer toute l'activité de production des Ford Vedettes

(9) Cette entente est plus intime que les accords Citroën-Panhard qui ont laissé à chaque constructeur son individualité.

sous le contrôle de Simca. Les Vedettes sont à présent des Simca Poissy ou Simca Vedettes et l'Aronde devient, pour éviter toute confusion une Simca Nanterre.

Le Salon de cette année comporte par suite deux stands Simca :

Simca Nanterre et Simca Poissy.

Au stand Simca Nanterre se trouve exposée l'Aronde sous toutes ses formes, avec indication des performances que lui ont fait réaliser des conducteurs quelconques.

Elle sort cette année avec un moteur plus puissant dit, moteur « Flash » 1.290 cm<sup>3</sup> au lieu de 1.221 cm<sup>3</sup> ce qui tend à la faire dénommer : « Aronde 1300 ».

Ses caractéristiques sont :

- Moteur 4 cylindres — Cylindrée 1.290 cm<sup>3</sup>.
- Compression 6,7 — Puissance 48 CV à 4.500 tours.
- Poids 940 kg.
- Vitesse maximum 120 km/h.
- Consommation 7 à 11 litres.

Les voitures de sport (Coupé de ville et Week end) dérivées des anciennes Simca Sport ont un moteur un peu plus poussé.

La voiture a reçu, outre cette augmentation de puissance, de nature à lui donner une meilleure assise, un certain nombre de modifications, parmi lesquelles une nouvelle réduction du diamètre des roues, un surbaissement général et une amélioration de la boîte, du pont et de la direction.

Enfin et moyennant un supplément de prix de 20.000 francs un « embrayage électro-mécanique entièrement automatique », dit « **Simcamatic** » permet de supprimer la pédale d'embrayage comme le dispositif Forlee sur la 4 CV Renault. Les services de Simca sont toutefois assez avares de renseignements sur ce qui se cache derrière cette appellation (11).

Les modèles exposés de l'Aronde et les prix sont les suivants :

— Berline de luxe . . . . .	585.000 frs
— Berline Elysée . . . . .	629.000 —
— Berline commerciale chatelaine . . . . .	691.000 —
— Coupé Grand Large . . . . .	713.000 —
— Cabriolet « Coupé de ville » . . . . .	988.000 -
— Cabriolet « Week end » . . . . .	1.048.000 —

Les délais de livraison sont de l'ordre de 6 mois. Simca tend en outre à développer ses facilités de crédit.

(10) 1.290 cm<sup>3</sup> est exactement la cylindrée de la 203 Peugeot ; certains ont voulu y voir une intention particulière de concurrence. En sens inverse cependant l'Aronde semble devoir être terriblement concurrencée par la nouvelle 403 Peugeot.

(11) Ils indiquent que ce dispositif donne la possibilité de démarrer facilement en 2<sup>e</sup> vitesse.



## SIMCA POISSY.

La fusion réalisée cette année entre Ford et Simca et mettant à la disposition de cette dernière firme les usines de Poissy, n'a rien changé à la conception des voitures du type « Vedette » qui en principe représentent la voiture américaine adaptée à l'économie européenne.

La mise au point des Vedettes actuelles fut, en fait, étudiée aux Etats-Unis par Ford avant leur reprise par Simca.

La finesse des lignes de la « Régence » exposée à l'entrée du stand sur plateforme tournante en témoigne.

Le succès de ces voitures est considérable : la production des usines de Poissy a plus que doublé de 1954 à 1955 : en juillet dernier, la cadence de construction était de 205 unités par jour.

Les modèles exposés cette année comportent peu de changement par rapport à ceux de l'an dernier. Il faut signaler cependant d'intéressants progrès apportés en matière de freinage au point de vue puissance et progressivité et l'apparition, au tableau de bord, de nombreux voyants lumineux de contrôle de fonctionnement des divers appareils.

Les caractéristiques sont rappelées ci-après :

- 8 cylindres en V à 90° — Cylindrée 2.351 cm<sup>3</sup>.
- Compression 7,2.
- Puissance } fiscale 13 CV.
- } réelle 80 CV à 4.600 tours.
- Poids 1.200 kg.
- Vitesse maximum 140 km/h.
- Consommation 10 à 13 litres.

Les voitures exposées et les prix sont les suivants :

— Trianon .....	790.000 frs
— Versailles .....	889.000 —
— Régence (carrosserie deux tons radio comprise) .....	1.035.000 —
— Marly, vedette familiale commerciale 500 kg .....	1.150.000 —

Moyennant un supplément de 45.000 francs, ces voitures peuvent recevoir un toit ouvrant « Vistadome » comportant la possibilité d'une fermeture avec du plexiglass transparent bleuté.

Les carrosseries peuvent aussi s'exécuter en deux tons.

Les délais de livraison sont de l'ordre de six mois.



## SKODA.

Les voitures de ce stand, représentent au Salon de Paris l'industrie automobile de derrière le Rideau de Fer : Skoda représente le département

automobile de l'industrie lourde tchécoslovaque nationalisée.

Les voitures sont du type habituel 1200 (cylindrée 1.221 cm<sup>3</sup>).

Au Salon de Bruxelles avait été présenté un nouveau type Orlik 1.100 cm<sup>3</sup> avec carrosserie modernisée. Cette voiture n'a pas été exposée à Paris.

Il n'est d'ailleurs question, pour la France, ni de contingents ni de prix.



## TALBOT.

Talbot continue, malgré ses difficultés de vente, à représenter l'industrie automobile française, en grosse cylindrée, dans les épreuves sportives.

Son précédent moteur 4 l. 5 qui était le plus volumineux construit en France, a fait place au moteur 2 l. 5 qui dorénavant est destiné à équiper la quasi totalité de ses voitures.

La 2 l. 5 (cylindrée 2.491 cm<sup>3</sup>) est montrée entièrement déshabillée au centre du stand ; de part et d'autre se trouvent deux coupés 2 places 2 l. 5 :

l'un dit : Tourisme Rapide, Vm : 185 km/h.

l'autre : Sport Spécial, Vm : 200 km/h.

Ces deux modèles ne diffèrent que par l'emploi sur le « Sport Spécial » d'un carburateur Weber au lieu d'un Zenith : il en résulte des possibilités de vitesses de rotations plus élevées.

— Le Tourisme Rapide est coté .. 2.150.000 frs

— Le « Sport Spécial » ..... 2.400.000 —

La voiture de l'ancien type 4 l. 5 située au fond du stand coûte 2.775.000 francs.



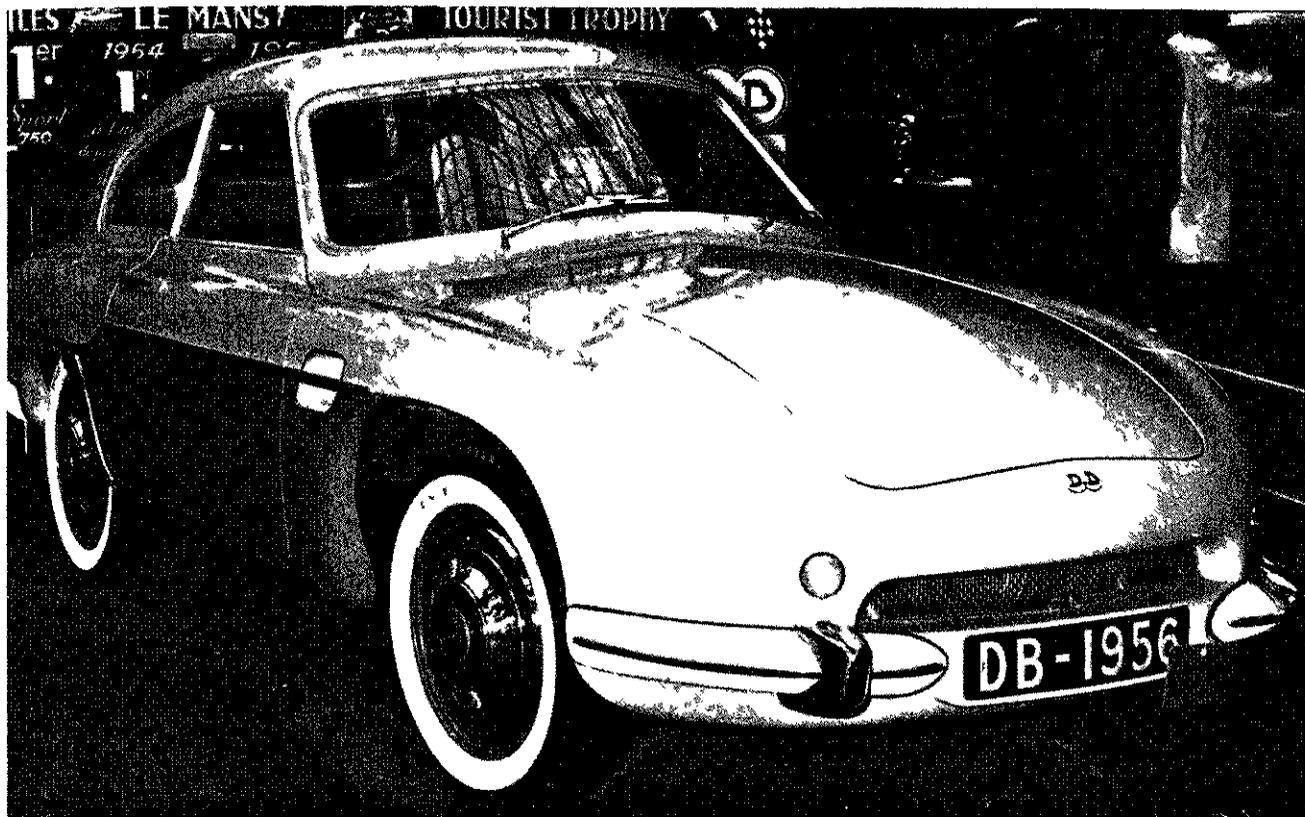
## VELAM-ISETTA.

La voiture Isetta est un auto-scooter à quatre roues d'origine italienne, dû à l'imagination d'un constructeur dénommé Iso.

Elle est caractérisée par sa forme ovoïde et sa porte frontale.

Présentée au Salon de Turin de 1954 elle y séduisit un nombreux public. Sa construction en série fut lancée, mais ne dura qu'un temps. Elle cessa — par une coïncidence curieuse — lorsque Fiat sortit sa nouvelle voiture 600.

L'idée se poursuivit en Allemagne, où la licence fut cédée au constructeur bavarois de motos et de voitures B.M.W. Sous le nom de « Hoffmann-Kabine », la voiture était dérivée de l'Isetta, mais avec deux portes latérales et un moteur de 250 cm utilisé depuis longtemps sur les motocyclettes B.M.W.



Coach D B 1956 grand luxe

En France la licence fut acquise par la Société VLLAM (VÉhicule Léger à Moteur) qui présenta son engin au Salon de 1954 et obtint quelques commandes. Sa construction actuelle est de 25 unités par jour.

Le châssis est à voie arrière très étroite (55 cm) rendant inutile le différentiel. La porte est à l'avant avec colonne de direction basculante. Le moteur est à l'arrière avec refroidissement à air. C'est un deux cylindres deux temps cylindree 236 cm compression 6,5 puissance effective 9,5 CV à 4500 tours poids à vide 340 kg vitesse maximum 82 km/h consommation 4 litres.

Le prix est de 297 000 francs.

La firme est très optimiste elle a fait un gros effort en s'équipant pour livrer jusqu'à 100 Tsetta par jour.

#### **VOLKSWAGEN.**

Cette firme de Wolfsburg dont les voitures commencent à se répandre jusqu'en France vient au premier rang de la production allemande.

Cette dernière vient d'ailleurs de battre la production française et de se placer au troisième rang de la production mondiale.

Les Allemands tendent à conquérir les marchés à la fois par le bas prix des voitures et par leur endurance.

La voiture Volkswagen à 660 000 francs en France y compris 57 % de droits de douane est pour nos voitures une concurrente redoutable. Ce danger explique jusqu'à un certain point que les contingents d'entrée autorisés soient quasi nuls.

La robustesse est également un excellent argument de vente pour démontrer l'économie d'exploitation de la voiture, la firme expose volontiers des spécimens de Volkswagen ayant totalisé 200 000 km, 300 000, 400 000 km et plus !

L'expansion allemande sur le marché international ne doit dès lors donner personne.

Sur le marché allemand Volkswagen vient en tête avec 210 000 voitures particulières en 1954 dépassant de loin numériquement toutes les autres marques. Pres de 140 000 de ces voitures ont été exportées. L'usine de Wolfsburg détient

le record européen de la production journalière d'un même type avec la cadence de 1.000 voitures particulières par jour. La millionième Volkswagen est sortie le 5 août 1955 et la Direction a affirmé la constance de la production en certifiant que la deux millionième voiture serait encore du même type.

Une nouvelle usine vient d'être construite à Hambourg.

Si l'on veut bien se rappeler que le lancement de cette « voiture du peuple » est due à Hitler et date de 1938, on peut présumer qu'à assez bref délai la Volkswagen battra le record de durée que détient la 11 Citroën depuis 1934.

Les caractéristiques du type de voiture sont rappelées ci-après :

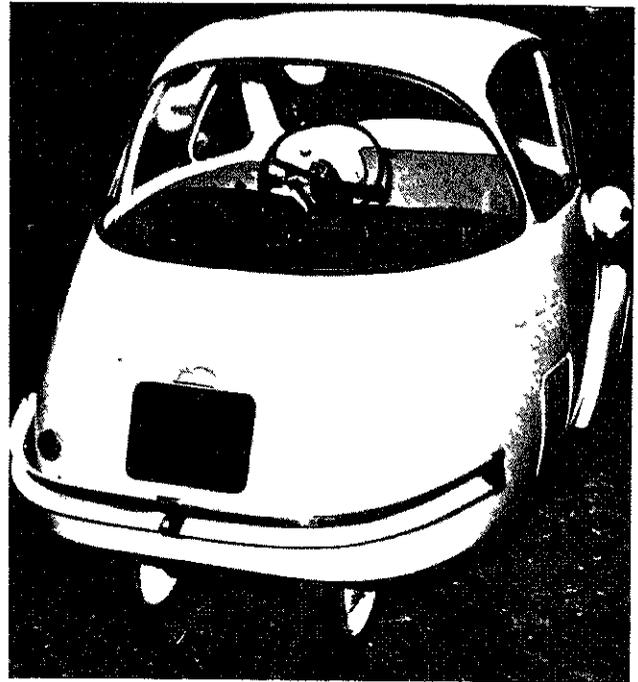
- Carrosseries toutes à deux portes.
- Moteur arrière 4 cyl. à plat 2 à 2 opposés, avec refroidissement par air, refroidissement automatique de l'huile par thermostat et ventilation par turbine servant en même temps à la climatisation.
- Cylindrée 1.192 cm<sup>3</sup> — Compression 6,1.
- Puissance 30 CV à 3.400 tours.
- Poids du coupé ordinaire 730 kg.
- Vitesse maximum 110 km/h.
- Consommation 7 l. 5.

Le bas régime de rotation admis ainsi que le refroidissement automatique de l'huile du moteur, épargnent sa fatigue et contribuent à sa longévité.

Les voitures exposées sur le stand sont les suivantes : elles ne présentent que des modifications de détail par rapport à l'an dernier.

Prix en France

— Coupé ordinaire .....	660.000 frs
— Coupé toit ouvrant .....	695.000 —
— Cabriolet décapotable.....	885.000 -
— Coupé Sport.....	980.000



ISETTA. Vue arriere

**AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES**

**L'AUTOMOBILE-CLUB DES FONCTIONNAIRES, 103, Boulevard Haussmann**

**à PARIS (8<sup>e</sup> Arr) - Téléphone ANJou 98.55)**

**est à votre disposition pour vos assurances automobiles**

**DEMANDEZ-LUI SES TARIFS**

## Assurances Automobiles

**ASSURANCES AUTOMOBILES** par l'intermédiaire de l'**AUTOMOBILE CLUB DES FONCTIONNAIRES**. Association agréée par le Ministère de l'Éducation Nationale (Direction Générale des Sports), Membre de l'Union des Sociétés Sportives Interministérielles. **Siège, 103, boulevard Haussman, Paris 8<sup>e</sup>. C.C.P. Paris 2224.18. Téléphone ANJou 98.55.**

L'Adhésion à l'Automobile Club des Fonctionnaires et Assimilés donne droit aux services suivants :

- 1<sup>o</sup> Revue trimestrielle « L'Automobile Club » ;
- 2<sup>o</sup> Remise importante sur tous vos achats, en vous adressant aux fournisseurs recommandés par le Club ;
- 3<sup>o</sup> Tourisme, organisation de voyages individuels ou en groupes ;
- 4<sup>o</sup> Crédit automobile ;
- 5<sup>o</sup> **Service Assurances** : L'Automobile Club n'assure pas directement ses membres ; les conditions préférentielles obtenues sont consenties à chacun de ses membres par des polices individuelles qui le garantissent et qui sont contractées avec des Compagnies d'Assurances offrant toute sécurité, suivant le texte et sous la forme des polices habituelles admises par l'ensemble des Compagnies.

C'est ce **Service Assurances** qui constitue la branche la plus importante des activités du Club ; il est particulièrement recommandé aux fonctionnaires soucieux d'obtenir à la fois les meilleures conditions de prix et de sécurité.

Le Conseil d'Administration est composé actuellement comme suit :

- M. G. **Rastel**, Ancien Ministre, Ancien Préfet, Trésorier Payeur Général de l'Oise, Président ;
- M. **Polegry**, Directeur Général Honoraire de l'Enregistrement ;
- M. **Marquet**, Préfet ;
- M. R. **Bodenne**, Administrateur Civil des Services Sociaux du Ministère des Finances ;
- M. A. **Delouche**, Inspecteur Général des Eaux et Forêts ;
- M. R. **Mornet**, Directeur de la Caisse Nationale de Garantie des Dockers ;
- M. R. **Peyredieux**, Receveur des Finances ;
- M. O. **Lilliaz**, Administrateur Civil, Ministère de la Santé Publique et de la Population ;
- M. **Girardin**, Inspecteur Principal des Con-

tributions Directes, Secrétaire Général de l'École Nationale des Impôts ;

— M. **Guillemot**, Administrateur Civil, Service Central de l'Action Sociale des Forces Armées ;

— M. R. **Blanc**, Directeur Départemental du Travail ;

— M. **Lafay**, Administrateur Civil, Ministère de la Guerre ;

— M. J. **Fontaine**, Inspecteur de l'Administration, Ministère de l'Intérieur ;

— M. **Curvelier**, Inspecteur Principal de l'Enregistrement et Domaines ;

— M. **Thual**, Ministère de la Marine ;

— M. **Théret**, P.T.T., 12, rue d'Anjou, Paris 8<sup>e</sup> ;

— M. **Lhez**, Magistrat chargé du Service Social, Ministère de la Justice ;

— M. **Bayle**, Président des Services Sociaux, Ministère de l'Agriculture ;

— M. **Roudil**, Administrateur Civil, Ministère du Travail ;

— M. H. **Chouvin**, Inspecteur Général de l'O. N.I.G. ;

### Correspondants :

— M. **Mardon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Ministère des Travaux Publics ;

— M. **Gillette**, Administrateur Civil, Direction Générale des Sports ;

— M. **Roques**, Administrateur Civil, Direction Générale des Sports ;

— M. **Terras**, Directeur de l'Hôpital de Pierrefeu (Var).

— M. **Bansept**, Ministère de la Santé Publique ;

— M. **Mazaud**, Administrateur Civil, Ministère des Anciens Combattants.

\*\*\*

Ecrivez à l'Automobile Club des Fonctionnaires et Assimilés, 103, boulevard Haussmann à Paris 8<sup>e</sup> et demandez les conditions de ses assurances automobiles : vous ne le regretterez pas.

\*\*\*

Votre attention est appelée sur le fait que notwithstanding toutes hausses autorisées par le Gouvernement, l'Automobile Club des Fonctionnaires **n'a pas augmenté ses tarifs et entend les maintenir jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 1955, au moins.**

Si donc vous avez à vous assurer, hâtez-vous de vous inscrire, pour profiter de conditions que vous ne retrouverez plus et dont vous garderez le bénéfice pendant toute une année, jusqu'au renouvellement de la police souscrite.

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

*Séance du Mercredi 12 Octobre 1955*

Le Comité du P.C.M. s'est réuni, le mercredi 12 octobre 1955, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : MM. **Mothe**, Président du P.C.M., **Couteaud** et **Fischesser**, Vice-Présidents, **Laure**, Secrétaire, **Proust**, Secrétaire Adjoint, **Wennagel**, Trésorier, **Agard**, **Armengaud**, **Arquié**, **Baudet**, **Baquerre**, **Brunot**, **Fertin**, **Fuzeau** (représentant M. **Renoux**), **Frybourg**, **Giraud**, **Hasson**, **Lerouge**, **Liffort de Buffévent**, **Moret**, **Parisot**, **Prot**, **Ventura** et **Wahl**, Membres.

Absents excusés : MM. **Lambert**, Vice-Président, **Cachera**, **Clermont**, **Filippi**, **Rossi** et **Vailaud**, Membres.

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

La séance est ouverte à 14 heures 30.

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

Le Comité adopte sans observation le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le lundi 5 septembre 1955.

### 2°) Tournées du P.C.M.

MM. **Parisot** et **Monneret** exposent l'état actuel de l'étude qu'ils ont entreprise d'un projet de tournée du P.C.M. en Yougoslavie, pour le printemps de 1956. Ils sont invités à poursuivre leur étude de façon que les inscriptions provisoires puissent être recueillies vers le 1<sup>er</sup> janvier.

### 3°) Déjeuner mensuel.

Le Comité décide de reprendre dès novembre 1955 la tradition du déjeuner mensuel.

### 4°) Problèmes d'urbanisme.

Le Comité continue l'étude commencée à la séance précédente, sur le rôle du Corps des Ponts et Chaussées dans les activités relevant de la construction et de l'urbanisme.

### 5°) Problèmes d'enseignement.

Les Membres du Comité au Conseil de Perfectionnement de l'École Nationale des Ponts et Chaussées rendent compte d'un entretien qu'ils ont eu avec M. le Directeur **Grelot** au sujet de

l'orientation de l'Enseignement à l'École ; ils ont trouvé en M. **Grelot** le plus large esprit de compréhension à l'égard des préoccupations qui concernent l'orientation du Corps des Ponts et Chaussées.

Le Comité décide, en outre, des dispositions à prendre pour assurer un meilleur contact entre le P.C.M. et les Ingénieurs Elèves à l'École des Ponts et Chaussées et à l'École des Mines : le Comité décide d'inviter les Ingénieurs Elèves à un apéritif à la Maison des X ; il sera signalé aux jeunes Camarades effectuant leur service dans l'Armée, l'intérêt pour eux de se présenter dans les Services du lieu de leur garnison.

### 6°) Frais de Contrôle des D.E.E.

Le Comité approuve les suggestions de M. **Brunot** sur les indications à donner à une demande de renseignements formulée par la Cour des Comptes au sujet de l'évaluation du montant des frais de contrôle des D.E.E.

### 7°) Articles pour le Bulletin.

M. **Prot** rappelle, que, sur sa proposition, le Comité a invité, dans sa séance du 13 juin 1955, les Délégués de Groupe à intervenir auprès de tous les Camarades pour qu'ils mettent d'urgence le Bulletin en possession des articles indispensables à sa parution régulière. Cette invitation n'ayant pas eu l'écho désiré, M. **Prot** renouvelle d'une manière pressante son appel. Le Président et le Comité s'y associent entièrement.

### 8°) Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. **Mothe** fait le point actuel de cette question. L'examen du projet de statut déposé par le P.C.M. se poursuit, lentement, semble-t-il. La Direction du Personnel vient d'obtenir que le cadre prévu pour les Ingénieurs Généraux soit augmenté de quatre unités, au titre des Bases Aériennes.

Le Décret supprimant les Classes d'Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et son Arrêté d'application sont signés ou en cours de signature, avec effet du 1<sup>er</sup> septembre 1955.

### 9°) Comité Central des Œuvres Sociales.

Le Comité donne mission à son Président de

rechercher un Camarade susceptible de remplacer, au Comité Central des Œuvres Sociales, M. **Lesieux** qui, en raison de ses occupations nouvelles, a donné sa démission de Délégué du P.C.M. à ce Comité.

10°) **Taux des retraites au 1<sup>er</sup> octobre 1955.**

Le Comité prend connaissance de la note établie par M. **Moret**, donnant l'échelle des traitements et le taux des pensions au 1<sup>er</sup> octobre 1955. Cette note sera insérée dans le prochain N° du Bulletin du P.C.M.

11°) **Comité d'étude et de Liaison pour la Défense de la Fonction Publique.**

M. **Wennagel** rend compte que ce Comité s'associe aux demandes formulées par les diverses Fédérations de fonctionnaires pour obtenir l'alignement et les avantages récemment accordés aux Entreprises Nationalisées.

La séance est levée à 16 heures 30 ; la prochaine réunion du Comité du P.C.M. aura lieu le lundi 7 novembre 1955 à 14 heures 15.

Le Secrétaire,  
A. **Laure**.

Le Président,  
P. **Mothe**.

---

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

---

### *Séance du Mercredi 12 Octobre 1955*

---

Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées du P.C.M. s'est réuni le mercredi 12 octobre 1955, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Etaient présents : MM. **Mothe**, Président du P.C.M., **Couteaud**, Vice-Président, **Laure**, Secrétaire, **Agard**, **Armengaud**, **Arquié**, **Baudet**, **Baquerre**, **Brunot**, **Fertin**, **Fuzeau** (représentant M. **Rencoux**), **Giraud**, **Hasson**, **Lerouge**, **Liffort de Buffévent**, **Moret**, **Prot**, **Wahl** et **Wennagel**, Membres.

Absents excusés : MM. **Lambert**, Vice-Président, **Cachera**, **Filippi** et **Rossi**, Membres.

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

La séance est ouverte à 16 heures 30.

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

Le Sous-Comité adopte sans observation le texte qui lui a été soumis pour le procès-verbal de la séance tenue le lundi 5 septembre 1955.

2°) **Ingénieurs retraités à la 1<sup>re</sup> Classe.**

M. **Mothe** fait connaître que, par lettre du 4 octobre 1955, le Ministre des Travaux Publics a ré-

pondu au P.C.M. en maintenant l'impossibilité qu'il avait opposé le 9 avril 1955 à la demande de M. **Escoubé**, mis à la retraite comme Ingénieur de 1<sup>re</sup> Classe, avant l'institution de la hors Classe. En conséquence, dès le 5 octobre 1955, le P.C.M. a prié son Avocat d'introduire un recours en Conseil d'Etat contre ce refus du Ministre, s'appliquant à tous les Ingénieurs se trouvant dans une situation analogue à celle de M. **Escoubé**.

3°) **Situation des Ingénieurs du Service de l'Hydraulique et de la Colonisation en Algérie.**

Le Président indique que M. **Barbet** a remercié le P.C.M. de la position qu'il a prise dans cette affaire et annoncé que plusieurs pourvois en intervention doivent prochainement s'ajouter au sien.

La séance est levée à 17 heures 55 : la prochaine séance aura lieu le lundi 7 novembre 1955, à l'issue de la réunion prévue ce jour-là pour le Comité du P.C.M.

Le Secrétaire,  
A. **Laure**.

Le Président,  
P. **Mothe**.

---

## ACTIVITÉ DES GROUPES

### GRUPE DE PARIS

Le **LUNDI DOUZE DECEMBRE 1955** aura lieu, à la **MAISON DES X**, une **REUNION AMICALE**, de **18 heures 30 à 23 heures 30**, comportant :

- apéritif.
- dîner-buffet.
- danse et bridge

Tous les membres du Groupe de Paris, sans oublier les Ingénieurs Elèves, y sont instamment conviés, avec leurs épouses et leurs enfants en âge de s'intéresser à la danse.

La participation est de 1300 francs par personne.

Prière à « tout un chacun » de faire connaître

son adhésion, en indiquant le nombre de personnes et en joignant le chèque correspondant à René **Giraud**, 48, avenue Charles Floquet, Paris 7<sup>e</sup>.

Par ailleurs, il est rappelé que, dans le Numéro du Bulletin du P.C.M. d'août 1955 a été insérée une note demandant aux membres du Groupe désireux d'être tenus au courant des réunions ultérieures de se faire connaître, en retournant un imprimé rose joint audit Bulletin.

Malheureusement, les vacances ont fait perdre de vue l'intérêt du petit questionnaire. Que les retardataires veuillent bien, sans fausse honte, répondre à bref délai.

### DÉJEUNER MENSUEL

Le Comité du P.C.M. a décidé, au cours de sa dernière séance, de faire revivre la tradition des déjeuners mensuels d'avant-guerre, qui, très librement, réunissaient les Camarades de la région parisienne et des Camarades de province de passage à Paris.

La date en comencera, d'une façon générale, avec celle de la réunion du Comité, dont plusieurs Membres se tiendront, au cours du déjeuner, à

la disposition des Camarades qui voudraient poser des questions sur l'action du Comité.

Le **premier déjeuner** aura lieu le **LUNDI SEPT NOVEMBRE 1955**, au Restaurant **CHEZ BEULEMANS**, 204, boulevard Saint-Germain à Paris 7<sup>e</sup>, dans une salle du premier étage, à **PARTIR DE DOUZE HEURES QUINZE** (Prix du repas : 650 francs par personne).

### 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<sup>er</sup> 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)**

François et Brigitte **Reverdy** font part de la naissance à Angers, le 30 septembre 1955, de leur sœur **Anne**, troisième enfant de notre Camarade Georges **Reverdy**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Angers.

Michèle **Jammet** fait part de la naissance à Laval le 24 octobre 1955, de son petit frère **Jean-Paul**, deuxième enfant de notre Camarade Georges **Jammet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Laval.

Toutes nos félicitations aux heureux parents.

### DÉCÈS.

M. **Lombard**, Procureur de la République à Marremes, fait part de la mort de notre Camarade Modéré **Lombard**, Inspecteur Général Honoraire des Ponts et Chaussées à La Rochelle, où il est décédé le 16 septembre 1955. Ses obsèques, auxquelles le P.C.M. était représenté, ont eu lieu à La Rochelle le 19 septembre 1955.

Nous assurons la famille du défunt de toute notre sympathie attristée.

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

### **NOMINATIONS**

M. Edmond **Corbin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été désigné comme Membre de la Délégation Française auprès du Comité institué par la Conférence des Ministres des Affaires Étrangères de Messine (Arrêté du 17 septembre 1955. J.O. du 30 septembre 1955).

M. Jean **Querenet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé au titre du Ministère des Finances et des Affaires Économiques. Rapporteur Particulier près la Commission de Vérification des Comptes des Entreprises Publiques (Arrêté du 27 septembre 1955. J.O. du 30 septembre 1955).

M. Michel **Liffort de Buffévent**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Versailles, a été désigné pour faire partie de la Délégation Française, au titre du Ministère des Travaux Publics, à la Commission Internationale Permanente des Congrès de la Route, en remplacement de M. **Grelot**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées (Arrêté du 15 septembre 1955. J.O. du 30 septembre 1955).

Ont été nommés Ingénieurs au Corps des Mines, pour prendre rang du 1<sup>er</sup> octobre 1955, les Ingénieurs Elèves sortant de l'École Nationale Supérieure des Mines ci-après (Arrêté du 23 septembre 1955. J.O. du 1<sup>er</sup> octobre 1955) : MM. Michel **Vaillaud**, Michel **Horgnies**, Jean **Pottier**, Michel **Schneider-Maunoury**, Bernard **Sève**, Alain **Bruté de Rémur** (Mines Coloniales), Jacques **Bagory**, Jean **Hardouin**.

Ont été nommés membres du Comité Français de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (Arrêté du 23 septembre 1955. J.O. du 8 octobre 1955) :

— MM. Jean **Lapébie**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,

Pierre **Mothe**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

**Cochery**, Président du Centre Technique Français du Goudron pour Route.

Ont été nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1955, les Ingénieurs Elèves ci-après sorties de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (Décret du 6 octobre 1955).

J.O. du 9 octobre 1955) : MM. Georges **Pebereau**, François **Ruffier d'Epenoux**, Pierre **Savey**, Michel **Prunier**, Jean **Perrin**, Pierre **Lemaire**, Robert **Dussart**, Jacques **Bachelez**, Michel **Malherbe**, Jean-Pierre **Mayer**, Jean **Botton**, Claude **Maistre**, René **Waldmann**, René **Rossi**, Michel **Lefoulon**, Bernard **Félix**, Armand **Bouttier**, Pierre **Desfossez**, Pierre **Rousselot**, Philippe **Cartier**.

Ont été admis comme Auditeurs à la 8<sup>e</sup> Session (1955-56) de l'Institut des Hautes Études de la Défense Nationale (Arrêté du 30 septembre 1955. J.O. du 12 octobre 1955) :

— MM. Michel **Legrand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ;

Jacques **Morane**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ;

Jacques **Vasseur**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

M. Georges **Moret**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite à Compiègne, a été admis à l'Honorariat du grade d'Ingénieur en Chef (Arrêté du 23 août 1955).

Ont été promus au grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, pour prendre rang du 1<sup>er</sup> octobre 1955, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ci-après désignés (Décret du 22 octobre 1955. J.O. du 27 octobre 1955) : MM. Guy **Bonnemoy**, Adrien **Spinetta**, Jean **Clément**, Georges **Texier** (Service détaché) et Henri **Deschenes**.

### **LEGION D'HONNEUR**

M. Jean **Couture**, Ingénieur en Chef des Mines, Directeur Général Adjoint des Charbonnages de France, a été promu au Grade d'Officier de la Légion d'Honneur au titre du Ministère de l'Industrie et du Commerce (Décret du 10 octobre 1955. J.O. du 12 octobre 1955).

### **MUTATIONS**

M. Jean **Attali**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en Service détaché auprès du Ministère de la France d'Outre-Mer, a été affecté, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1955, au Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Bouches-du-Rhône (Arrêté du 21 septembre 1955. J.O. du 30 septembre 1955).

M. Vincent **Bauzil**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, précédemment en Service détaché à la Direction des Travaux Publics de la Résidence Générale du Maroc, a été réintégré dans les cadres de son Administration d'origine, pour compter du 1<sup>er</sup> octobre 1955 (Arrêté du 21 septembre 1955, J.O. du 30 septembre 1955).

M. Paul **Funel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Châlons-sur-Marne, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1955, à la résidence de Perpignan, de l'Arrondissement Sud du Service des Ponts et Chaussées du département des Pyrénées-Orientales, en remplacement de M. **Bonnemoy** muté (Arrêté du 21 septembre 1955, J.O. du 30 septembre 1955).

M. André **Girardin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Naney, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1955, à la résidence de Bordeaux, des fonctions de Chef du Service des Accès du Port Autonome de Bordeaux, en remplacement de M. **Antoine**, muté (Arrêté du 21 septembre 1955, J.O. du 30 septembre 1955).

M. Pierre **Hervio**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en Service détaché auprès de la Résidence Générale de France au Maroc, a été mis, à partir du 16 septembre 1955, à la disposition du Ministère de la Reconstruction et du Logement (Arrêté du 21 septembre 1955, J.O. du 30 septembre 1955).

M. Jean **Lagabrielle**, Ingénieur en Chef des Mines à Béthune, a été, pour une période de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1955, détaché auprès de la Résidence Générale de France au Maroc, en qualité de Directeur du Bureau de Recherches et Participations Minières, à Rabat (Arrêté du 23 septembre 1955, J.O. du 1<sup>er</sup> octobre 1955).

M. Robert **Bouderlique**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Péronne, a été chargé, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1955, à la résidence d'Angers, de l'Arrondissement Est du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Maine-et-Loire (Arrêté du 21 septembre 1955, J.O. du 8 octobre 1955).

M. Ernest **Guenée**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Beauvais, a été maintenu, pour une durée de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1955, en Service détaché auprès du Ministère de la Reconstruction et du Logement, pour exercer les fonctions de Délégué Général, Directeur des Services Départementaux de l'Oise (Arrêté du 7 octobre 1955, J.O. du 11 octobre 1955).

M. Jean **Cortade**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Versailles, a été placé en Service détaché,

à partir du 7 janvier 1955, comme Directeur Général de la Société d'Economie Mixte pour la Construction de Logements Economiques (Arrêté du 7 octobre 1955, J.O. du 12 octobre 1955).

M. Marcel **Raby**, Ingénieur Général des Mines, a été placé pour un an, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1955, en Service détaché auprès du Ministère des Travaux Publics, pour occuper les fonctions d'Ingénieur en Chef Adjoint au Chef du Service des Chemins de fer (Arrêté du 10 octobre 1955, J.O. du 13 octobre 1955).

M. André **Marelle**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu pour cinq ans, à compter du 16 septembre 1955, en Service détaché auprès du Ministère de la France d'Outre-Mer, comme Inspecteur Général des Mines et de la Géologie (Arrêté du 10 octobre 1955, J.O. du 13 octobre 1955).

M. André **Pagès**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Bône, a été chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef de la Circonscription de Bône du Service des Ponts et Chaussées de l'Algérie (Arrêté du 6 octobre 1955, J.O. du 14 octobre 1955).

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées nouvellement nommés ont reçu les affectations suivantes, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1955 (Arrêté du 10 octobre 1955, J.O. du 21 octobre 1955) :

— M. Georges **Pebereau**, Gard, Service Ordinaire, Arrondissement spécial à Nîmes ;

— M. Robert **Dussart**, Loire, Service Ordinaire et de Navigation, Arrondissement de Roanne ;

— M. Jean **Perrin**, Marne, Service Ordinaire, Arrondissement de Châlons-sur-Marne ;

— M. Pierre **Lemarié**, Haute-Garonne, Service Ordinaire, Arrondissement Ouest, à Toulouse ;

— M. Pierre **Savey**, Meurthe-et-Moselle, Arrondissement de Bases Aériennes ;

— M. René **Rossi**, Doubs, Service Ordinaire, Arrondissement de Montbéliard ;

— M. Bernard **Félix**, Travaux Immobiliers et Maritimes ;

— M. Michel **Prunier**, Paris, Service Central d'Etudes Techniques ;

— M. Jacques **Bachelez**, Paris, Service Technique des Bases Aériennes ;

— M. Michel **Lefoulon**, Service de Navigation, Belgique, Paris-Est, Arrondissement Spécial d'Etudes et Travaux ;

— M. Armand **Bouttier**, Direction des Travaux Immobiliers et Maritime ;

— M. Claude **Maistre**, La Réunion, Arrondissement de Service Maritime ;

— M. Michel **Malherbe**, Guadeloupe, Service Ordinaire et Maritime ;

— M. Jean **Botton**, Gouvernement Général de l'Algérie, Direction des Travaux Publics et des Transports, 2<sup>e</sup> Arrondissement de Bône ;

— M. René **Waldmann**, Maroc, Service de l'Habitat à Rabat ;

— M. Jean-Pierre **Mayer**, Maroc, Service de l'Habitat à Casablanca ;

— M. Alain **Loubeyre**, Gouvernement Général de l'Algérie, Direction des Travaux Publics et des Transports, Arrondissement de Batna ;

— M. François **Ruffier d'Epenoux**, en mission aux U.S.A. (Affecté pour ordre au Service Ordinaire de la Seine) ;

— M. Philippe **Cartier**, Service de l'Infrastructure Aéronautique de l'Algérie, Arrondissement d'Oran (effectuera son stage à l'École Nationale de l'Aviation Civile à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1957) ;

— P. Pierre **Desfossez**, en Service détaché à la disposition du Ministère de la France d'Outre-Mer ;

— M. Michel **Rousselot**, en Service détaché à la disposition du Ministère de la France d'Outre-Mer.

M. Alphonse **Folacci**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Alger, a été affecté, pour compter du 1<sup>er</sup> novembre 1955, à la résidence de Paris, au Commissariat Général des Entreprises de Travaux Publics et du Bâtiment (Arrêté du 6 octobre 1955. J.O. du 21 octobre 1955).

M. Pierre **Doyen**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été maintenu pour deux ans, à compter du 1<sup>er</sup> février 1955, en Service détaché auprès de la Fédération Routière Internationale, comme Directeur Technique (Arrêté du 18 octobre 1955. J.O. du 21 octobre 1955).

M. André **Mogaray**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris, a été nommé, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1955, Commissaire du Gouvernement auprès de la Société des Transports Pétroliers par Pipe-Line, en remplacement de M. **Rouelle** (Arrêté du 20 septembre 1955. J.O. du 21 octobre 1955).

M. Georges **Besse**, Ingénieur des Mines à l'Arrondissement Minéralogique de Douai, a été mis en Service détaché, pour une durée de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1955, auprès de la Présidence du Conseil (Commissariat à l'Énergie Atomique), pour occuper les fonctions de Chef du Bureau des Études Industrielles (Arrêté du 18 octobre 1955. J.O. du 22 octobre 1955).

**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 LITtré : 38.47). Accès par la cour du Ministre.**

*Pour téléphoner*

*au Secrétariat*

*du P. C. M.*

*demandez LITtré 93.01*

#### OFFRE D'EMPLOI

On recherche un Ingénieur, représentant très qualifié, bien introduit dans les Mines et Industries du Nord et du Pas-de-Calais, pour vente de matériel français de concassage, broyage, criblage de marque très connue.

S'adresser au Secrétariat du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères, à Paris, qui transmettra.

## BIBLIOGRAPHIE

**DOUZE, NOTRE DIX FUTUR.** Essai sur la numération duodécimale et un système métrique concordant, par **Jean Essig**. Préface de M. **Albert Caquot**, Membre de l'Institut (Librairie Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris-6°).

L'auteur a bien voulu nous faire un très cordial hommage de son ouvrage ; nous ne pouvons mieux faire, pour l'en remercier et présenter ledit ouvrage, que reproduire ici la préface rédigée par notre éminent Camarade, M. **Albert Caquot** :

« Le langage des nombres a eu dans le développement de la civilisation un rôle essentiel dont l'étude de M. Jean Essig nous permet de comprendre l'importance exceptionnelle.

« La mesure de toute quantité est représentée par un nombre, qu'il s'agisse d'un poids, d'un volume, d'une surface, d'une longueur, ou en général de toute dimension rapportée à son unité.

« Dans les civilisations les plus anciennes est reconnue la nécessité de la mesure et toute littérature, ainsi que la mythologie, nous décrivent les événements où le nombre fait image.

« Qu'il s'agisse de la grandeur d'une armée ou d'une flotte, de la distance parcourue par une invasion, de la multiplication des pains, de la hauteur d'un édifice, sans cesse le nombre intervient pour que le lecteur soit éclairé sur la grandeur de l'événement.

« Aussi sommes-nous extrêmement surpris que le calcul des nombres tel qu'il est défini par les quatre opérations que nos enfants savent déjà dès leur jeune âge n'ait été pratiquement réalisé qu'au moyen-âge.

« La civilisation romaine, magnifique au point de vue social juridique et administratif n'a pas entraîné de progrès scientifiques sensibles.

« Le langage des nombres s'inscrivait alors en des caractères ne permettant pas de définir aisément leurs rapports ou leurs produits.

« C'est le choix d'un langage judicieux qui a permis l'extraordinaire développement du calcul des nombres dans la vie courante comme dans la science en réalisant l'écriture avec un petit nombre de caractères nommés chiffres, dont chacun représente une certaine quantité d'éléments, la valeur de l'élément étant elle-même immédiatement déterminée par la position du chiffre dans l'écriture du nombre.

« Dans la numération dix, qui nous est familière, chaque chiffre représente des unités, des dizaines, des centaines, etc... suivant qu'il se trouve le dernier, l'avant-dernier, ou dans la position précédente de l'ensemble des chiffres.

« D'une façon générale pour une numération de base quelconque la valeur des éléments de deux chiffres voisins a pour rapport la valeur même de la base.

« Cette écriture très simple permet, quelle que soit

celle-ci, de faire les quatre opérations avec le simple mécanisme des reports et des décalages tels que nous les utilisons dès notre jeune âge.

« Il faut chercher l'origine de cette méthode géniale par sa simplicité dans les Indes anciennes et elle fut introduite en Occident par les Arabes, particulièrement à l'Ecole de Cordoue.

« Un mathématicien français, Gerbert, en eut ainsi connaissance et, devenu Pape sous le nom de Sylvestre II, il contribua à la faire connaître à la fin du x<sup>e</sup> Siècle de notre ère.

« Ce n'est qu'au xiii<sup>e</sup> Siècle qu'elle se généralisa dans tout l'Occident.

« M. Jean Essig, qui nous permet, par un retour de pensée, de goûter la beauté logique de cette méthode, fait justement remarquer qu'elle est complètement indépendante de la base adoptée, produit de deux nombres premiers 2 et 5, soit dix.

« Il nous montre qu'il eût été plus logique de prendre comme base le produit des trois premiers nombres après l'unité 2, 3 et 4, soit une numération de base 12.

« Ses démonstrations sont très intéressantes et montrent que dans la vie courante les calculs seraient en général plus rapides, la base douze par ses nombres premiers en facteurs et par sa grandeur légèrement supérieure permettant ce résultat.

« Quant aux calculs scientifiques, l'électronique nous permet de les obtenir avec une rapidité inouïe à partir de la base 2, inutilisable en écriture, mais que la machine transforme après les calculs pour écrire le nombre du résultat avec la base choisie.

« Il y aurait donc dans la présentation d'un calcul comme dans les tables de fonctions l'allègement correspondant, avec toutefois la création de deux chiffres nouveaux.

« L'étude de M. Essig, par la réflexion qu'elle entraîne, par les données qu'elle présente, est d'un très haut intérêt. Elle nous montre que bien de nos connaissances, nous paraissant intuitives, sont en réalité la conséquence de l'éducation des générations successives, à partir d'un point de départ qui doit parfois beaucoup plus au hasard qu'à la logique absolue. »

Novembre 1954.

A. CAQUOT.

\*  
\*\*

**COURS ELEMENTAIRE DE ROUTES**, par **G. A. Dubet**.  
Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat. Préface de  
**R. Coquand**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Un volume 16×25, 198 pages, 143 figures. Franco : 1.050 fr. Les Editions Eyrolles, 61, boulevard Saint-Germain, Paris-5°.



# 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.

**SIGNALISATION ELECTRO-AUTOMATIQUE**  
**LANTERNES DE CHANTIER**  
**SIGNAUX OFFICIELS HOMOLOGUÉS N° 21**  
**PAR LE MINISTÈRE DES T.P.**  
**SIGNALISATEURS DE CHANTIERS PAVAL RÉGLEMENTAIRES**  
**SIGNAUX OFFICIELS**  
Recouverts du Produit Reflecteur "SCOTCHLITE"  
(Marque déposée) APPLICATEURS AGRÉÉS

*Outils de la route moderne*

Repandeuses et repandeuses mixtes "tous liens", toutes capacités de 250 à 7 000 litres

GOUDRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE-FUTS - 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

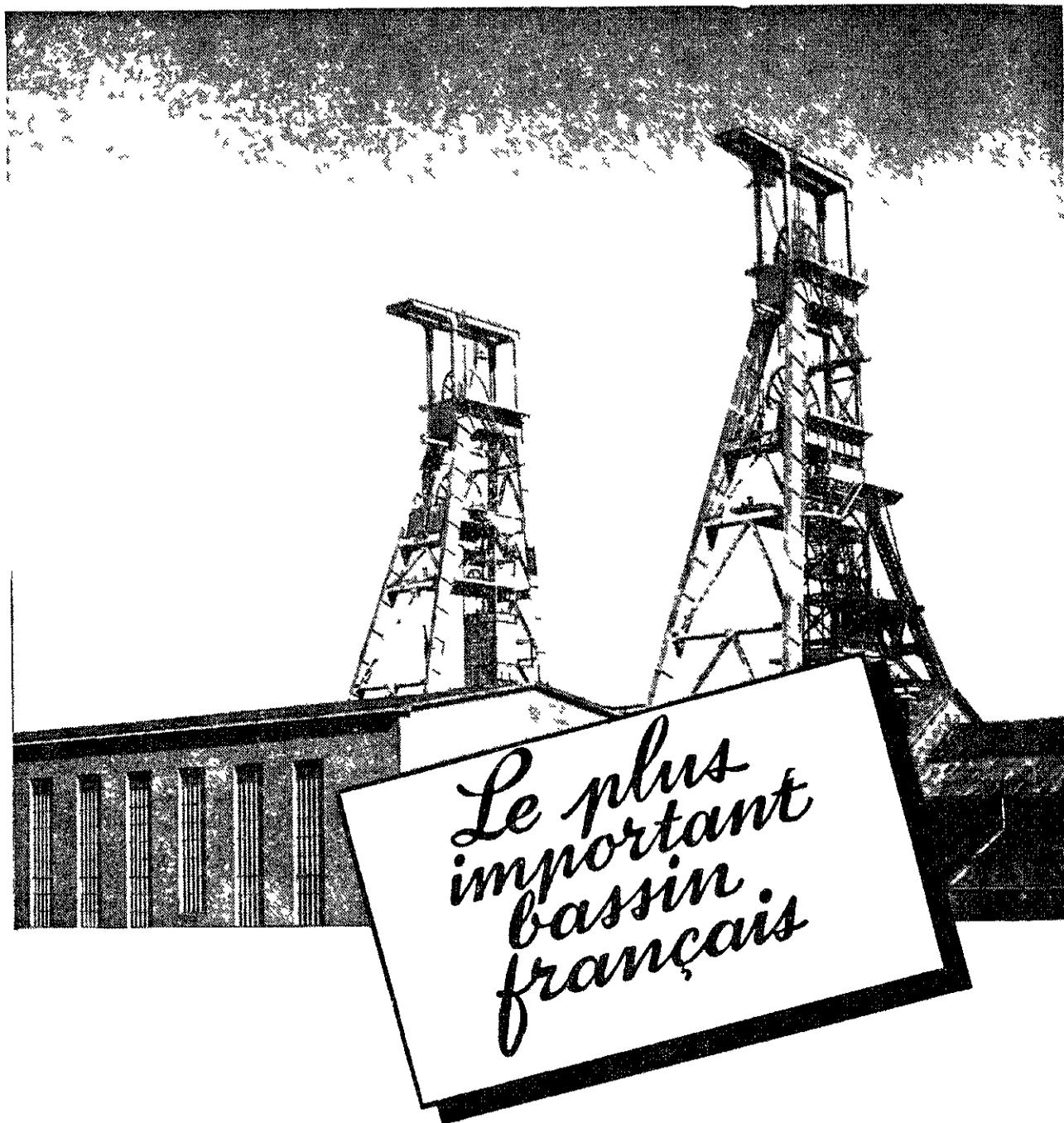
Abris de chantiers PAVAL 54 à éléments interchangeables tôles de parois sans boulons

OUTILLAGE PAVAL

## ET VALLETTE & PAVON

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 40.912.000 FRANCS

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



H O U I L L È R E S  
**BASSIN DU NORD**  
*et*  
**DU PAS DE CALAIS**