

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

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

BULLETIN DU P. C. M.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères
PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 25.33

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e

Téléphone : LECourbe 27.19

SOMMAIRE

Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1961	2	Mutations, Promotions et Décisions dans le personnel	22
Rapport Moral	3	Mariages, décès	23
Rapport financier de l'exercice 1960	12	Enquête sur l'utilisation de la Langue Française et la diffusion de la Littérature Française à l'étranger dans le domaine des Sciences de la Terre	23
Du Plan d'Aménagement et d'Organisation générale de la Région Parisienne	14	Programme du cinquième Congrès International de Mécanique des sols	24
Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines	20	Offres de Postes	24
Procès-Verbaux des Réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 2 mars 1961	21		

VOYAGE EN BOURGOGNE - 27 et 28 Mai 1961

Le G.P.X. organise avec un groupe de Centraux, un voyage en Bourgogne les 27 et 28 mai prochains, assorti d'un dîner au château du Clos-Vougeot consacré à un chapitre du Tastevin.

Les Camarades intéressés sont priés de s'inscrire au Secrétariat du G.P.X., 12, rue de Poitiers, Paris-7^e. Tél. LITré 52-04.

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).

Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1961

Le P.C.M. a tenu son Assemblée Générale ordinaire annuelle de 1961 le **jeudi 16 mars**, à **Paris**, dans le grand amphithéâtre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, mis obligeamment à sa disposition par M. l'Ingénieur Général **Brunot**, Directeur de l'Ecole. On trouvera ci-dessous le Rapport moral présenté à l'Assemblée Générale par le Président au nom du Comité, ainsi que le Rapport financier du Trésorier. Le procès-verbal de l'Assemblée sera publié dans le prochain Bulletin.

Dans la soirée, le dîner annuel du P.C.M. a réuni à la Maison des X une nombreuse affluence. A titre d'essai, une formule avait été retenue, comportant un buffet garni au lieu d'un dîner assis ; ainsi nos Camarades et nos invités ont pu multiplier les contacts et se sont déclarés dans l'ensemble très satisfaits de leur soirée. Aux côtés de M. Robert **Buron**, Ministre des Travaux Publics et des Transports et de M. Jean-Marcel **Jeanneney**, Ministre de l'Industrie, sous la présidence desquels cette manifestation était placée, nous avons été honorés de la présence de MM. **Guillaumat**, Ministre délégué auprès du Premier Ministre, **Jean Foyer**, Secrétaire d'Etat aux relations avec les Etats de la Communauté, **Le Bigot**, Délégué ministériel pour la Marine, **Jean Blancard**, Délégué ministériel pour l'Armée de l'Air ; M. **Sudreau**, Ministre de la Construction s'était fait représenter par M. le Préfet **Hutin**. Nos Directeurs étaient venus nombreux et un certain nombre de hautes personnalités avaient bien voulu répondre à notre invitation, parmi lesquelles nous citerons (par ordre alphabétique) MM. **Baseilhac**, Directeur Général des Charbonnages de France, **Boulloche**, Ancien Ministre, **Cahen-Salvador**, Directeur du Cabinet de M. le Ministre des Travaux Publics, **Casali**, Président de l'Association des Ingénieurs, anciens élèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, **Corbière**, Directeur des Constructions Scolaires, universitaires et sportives, **Courbot**, Président de la Fédération des Entreprises des Travaux Publics, le Général **Dudelou**, Directeur du Génie au Ministère des Armées, **Eyrolles**, Directeur de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics, **Henri Faure**, Délégué général adjoint de l'O.C.R.S., **Flori**, Directeur-Adjoint du Cabinet de M. le Ministre des Travaux Publics, **Gaspard**, Directeur

Général d'E.D.F., **Lapeyre**, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics (F.O.), **Marini**, Directeur du Centre technique de l'Equipement sanitaire et social, **Mexmain**, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs T.P.E., **Musard**, Inspecteur Général au Ministère de la Construction, **Bernard Renaud**, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Les allocutions prononcées à cette occasion par M. **Durand-Dubief**, Président du P.C.M. et par M. **Robert Buron**, Ministre des Travaux Publics et des Transports seront publiées dans le prochain Bulletin.

Le vendredi 17 mars a eu lieu la tournée traditionnelle qui a emmené une centaine de nos Camarades à la centrale nucléaire d'Electricité de France à **Chinon**. Grâce à la rame spéciale de grand parcours mise à notre disposition par la S.N.C.F., le voyage s'effectuait confortablement, en permettant aux Ingénieurs et à leurs épouses de se retrouver et de deviser agréablement. La journée était d'ailleurs exceptionnellement belle pour la saison et incitait à l'optimisme. A la centrale, le groupe fut accueilli par les Camarades **Ehrmann**, Secrétaire Général d'E.D.F. et **Ginocchio**, Chef-Adjoint du Service de la Production thermique, MM. **Hannothiau** et **Namy**, Contrôleurs généraux à la Direction de l'Equipement ; **Bienvenu**, Directeur-Adjoint de la Région d'Equipement thermique nucléaire I et leurs collaborateurs ; après des exposés généraux, la visite détaillée de la tranche E.D.F. 1 en voie d'achèvement, et de la tranche E.D.F. 2 en cours de montage, la tranche E.D.F. 3 étant au stade des fondations, suscita vivement l'intérêt et l'admiration des Camarades pour cette très belle réalisation, tandis que les dames se rendaient en autocar au site admirable du Château de Chinon. Tous se retrouvèrent pour le déjeuner réconfortant offert par E.D.F. On aurait aimé s'attarder sur les bords de la douce Loire, mais les cars nous attendaient pour conduire les participants à Langeais, où ils visitèrent malheureusement trop rapidement le Château et ses très beaux intérieurs avant de reprendre l'autorail qui les ramena à Paris à l'heure du dîner, satisfaits d'une journée bien remplie à tous égards grâce à la très grande obligeance d'Electricité de France.

RAPPORT MORAL

présenté au nom du Comité par le Président du P.C.M.

PRÉAMBULE : ACTIVITÉ GÉNÉRALE DU P.C.M.

Le P.C.M. groupait 1.652 membres au 31 décembre 1960 contre 1.573 au 31 décembre 1959, progression qui montre l'accroissement de notre Association en fonction des promotions plus nombreuses qui alimentent nos Corps. L'exposé de notre Trésorier vous précisera la situation financière qui a connu dans le courant de 1960 un très heureux redressement, dû au rajustement des cotisations effectué cette année et à un effort important pour le recouvrement des cotisations arriérées ; il a été ainsi possible de faire vivre le P.C.M. de façon moins précaire, ce qui a été précieux pour l'organisation de certaines manifestations comme la Journée de la Recherche, pour un fonctionnement amélioré du Secrétariat et pour une plus large diffusion de nos activités. Nous devons en remercier tout spécialement notre Trésorier qui est amené à nous quitter à la suite d'un changement de poste et qui a accompli là une tâche particulièrement efficace.

Pour ce qui concerne le **Bulletin du P.C.M.**, l'orientation nouvelle donnée l'an dernier grâce à un groupe de Camarades dévoués a été maintenue cette année. Nous espérons, par les articles relatifs aux problèmes économiques, à l'enseignement et à la recherche, à l'urbanisme et à la circulation, avoir intéressé un nombre plus grand d'Ingénieurs de nos Corps, en même temps que nous leur donnions, avec le moins de retard possible, les informations d'ordre professionnel les concernant.

Nous avons eu moins de chance pour les **tournées**, qui permettent de réunir un certain nombre d'Ingénieurs dans un triple objectif d'intérêt technique, d'agrément et de camaraderie. J'avais annoncé, lors du précédent rapport moral, que notre projet de voyage en U.R.S.S. ne pourrait aboutir en 1960 ; il va heureusement pouvoir se dérouler en 1961 avec un nombre d'inscriptions correspondant aux possibilités offertes. Nous avons essayé d'organiser en octobre 1960 une tournée en Algérie qui, en plus d'un voyage plein d'intérêt, aurait été l'occasion de contacts fructueux avec nos Camarades d'Afrique du Nord ; malheureusement, il n'a pu être donné suite, pour diverses circonstances, à ce projet qui se trouve ainsi reporté à une époque ultérieure. Les tournées qui suivent nos Assemblées Générales sont certes brèves, mais elles ont le grand avantage, en dehors de leur objet technique, de permettre à de nombreux Camarades de se retrouver ; après la visite du Pont de Tancarville et du Port du Havre en 1960, c'est à la Centrale nucléaire de Chinon que nous devons nous rendre demain,

grâce à l'obligeance de nos Camarades d'Electricité de France.

Les méthodes de travail de notre Association, qui avaient été renouvelées l'an dernier, ne se sont guère modifiées cette année. L'articulation en 3 groupes principaux s'occupant, le premier de la situation matérielle des Ingénieurs, le deuxième des problèmes de gestion des Services, le troisième des attributions générales et de l'orientation de nos Corps, avec des Sections spécialisées au sein de chaque groupe, permet de répartir les tâches, et je tiens à remercier tous ceux qui ont apporté leur collaboration aux travaux de nos groupes, plus particulièrement les Chefs de groupe et leurs adjoints sur qui retombe la plus lourde charge.

I. — SITUATION MATÉRIELLE DES INGÉNIEURS STATUTS

1) Comité d'Etudes et de Liaison pour la défense de la Fonction Publique.

Le P.C.M. participe aux travaux de ce Comité qui comprend 14 associations de fonctionnaires parmi lesquelles la Fédération Générale des Cadres Fonctionnaires, les Magistrats, les Administrateurs Civils, les Anciens Elèves de l'EN.A., les Inspecteurs du Travail et de la Main-d'œuvre, les Agrégés de l'Université, les Ingénieurs des P.T.T. et de la R.T.F., etc..

Depuis l'année dernière, qui a vu le traitement de base des fonctionnaires s'élever de 5%, le Gouvernement a décidé, au titre de 1961, un nouveau relèvement de 5% dont 2%, à partir du 1^{er} mars, viennent de faire l'objet d'un décret. Le complément de 3% sera appliqué à une date qui reste encore en discussion et qui pourrait être le 1^{er} juillet. Au total depuis la fin de 1959, les fonctionnaires auront été augmentés d'environ 10% comme les personnels des Sociétés nationales, mais selon un rythme moins favorable. Aucun rattrapage du décalage antérieur constaté par la commission d'harmonisation n'est prévu. Le plan de remise en ordre des rémunérations étudié par le Gouvernement pour les années 1962 et 1963 et remis aux organisations syndicales peut être qualifié sans exagération de dérisoire. Les salaires dans les Sociétés nationales sont d'ailleurs susceptibles de nouvelles majorations ; après la première étape qui va s'achever prochainement, une deuxième étape est prévue dont les échéances de réalisations restent à fixer. Le Comité d'études, au cours des audiences qui lui ont été accordées, a reçu la promesse qu'aucune

décision ne serait prise à ce sujet sans que les fonctionnaires bénéficient de mesures analogues.

Du côté des retraités, dont la situation est particulièrement défavorisée, divers assouplissements aux règles de calcul des retraites ont été envisagés ; ils restent encore à l'état de projets.

Votre Comité s'est demandé si, à côté de cette action générale intéressant l'ensemble des Corps de fonctionnaires que groupe le Comité d'études et de liaison, une action plus efficace ne pourrait être menée par un resserrement des relations avec les autres Corps d'Ingénieurs à vocation économique dont les intérêts sont voisins des nôtres et qui peuvent faire valoir que leurs homologues de l'industrie privée ont des situations très supérieures. Des contacts ont été pris à ce sujet, notamment avec les Ingénieurs des Télécommunications et une première réunion est prévue dans les semaines qui viennent pour jeter les bases de cette action commune.

2) Situation des Ingénieurs de nos Corps - Ingénieurs-élèves - Reclassement à la sortie des écoles.

En dehors de la question générale des rémunérations de la Fonction Publique, votre Comité s'est penché plus particulièrement cette année sur la situation de nos jeunes Camarades. Nous avons indiqué l'an dernier le sens de nos revendications à cet égard qui était d'obtenir un relèvement de l'indice des Ingénieurs-Elèves (ainsi qu'une participation aux primes de rendement) et l'octroi d'un rappel d'ancienneté de 2 ans 1/2 pour scolarité aux Ingénieurs à la sortie des Ecoles, par assimilation avec ce qui a déjà été fait pour les Administrateurs Civils sortant de l'Ecole Nationale d'Administration.

Pour donner plus de force à cette action, celle-ci a été menée par le P.C.M. conjointement avec l'Association des Ingénieurs des Télécommunications et l'Association des Anciens Elèves de l'E.N.A.

Plusieurs démarches ont été faites par les Présidents des trois Associations au Ministère des Finances et à la Direction de la Fonction Publique. Par ailleurs, les différents Ministres intéressés sont intervenus dans le même sens auprès de ces Administrations ; seul le Ministère des Travaux Publics est en retard à cet égard mais nous espérons qu'il va faire prochainement le nécessaire. Toutes ces démarches n'ont pas eu jusqu'ici d'aboutissement favorable, mais les trois Associations sont décidées à les poursuivre activement.

En attendant, le palliatif très partiel et temporaire, consistant à faire participer les Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées aux activités accessoires des Services dans lesquels ils ont été envoyés en mission, a été renouvelé cette année, et je remercie les Camarades des Services extérieurs qui se sont prêtés à ce geste de solidarité.

3) Application du Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Nous n'avons rien de bien particulier à signaler cette année à cet égard. La Commission Administrative Paritaire du Corps des Ponts et Chaussées fonctionne maintenant, avec un certain frottement inhérent au rodage d'une institution de cette nature. Le Comité a été amené à préciser certaines orientations de principe pour les Camarades qui représentent le P.C.M. et les Syndicats à la Commission.

Comme suite à un point signalé dans le Rapport moral de l'an dernier, il est à noter que les textes réglementaires récents sur l'organisation du Conseil Général des Ponts et Chaussées précisent que le Comité de l'Inspection Générale participe à la préparation du tableau d'avancement que l'Administration doit soumettre à la Commission Administrative Paritaire.

En ce qui concerne les conditions de mise en disponibilité des Ingénieurs des Ponts, M. le Ministre des Travaux Publics a défini clairement sa position lors du dernier Banquet du P.C.M. Il s'agit, certes, d'une question délicate et nous ne reviendrons pas aujourd'hui sur les réserves de principe qu'appellent de telles restrictions. Votre Président voudrait seulement souligner que dans les quelques cas particuliers qui n'ont pas manqué de se poser malgré l'existence de règles générales, il a rencontré auprès de notre Ministre et de son Cabinet une bienveillante compréhension.

4) Frais de fonctionnement des Services.

A la suite d'une étude détaillée sur les taux de remboursement pour l'utilisation des voitures personnelles, une intervention a été faite auprès du Ministère des Travaux Publics pour attirer l'attention sur le maintien systématique à un niveau toujours très insuffisant des différents frais généraux de nos Services ; une saine compréhension des besoins des Administrations, dans la ligne de l'évolution du progrès technique, commanderait au contraire de les attribuer largement et d'en faire ainsi le sûr instrument d'une amélioration de la productivité. Il est certain qu'au moment où notre Administration entreprend une réforme de ses structures, il serait très souhaitable que, dans le cadre même de cette réorganisation, la question des frais généraux soit entièrement repensée.

5) Logement des Ingénieurs.

Un élément positif mérite d'être signalé dans le domaine du logement ; il s'agit de la mise à la disposition d'un certain nombre d'Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées, mariés ou non, de logements locatifs construits par une Société d'H.L.M. animée par

un de nos Camarades, et qui ont rendu un service très appréciable à nos jeunes Camarades.

Mais, d'une façon générale, on ne peut que souligner la grave insuffisance des moyens offerts par notre Administration pour faciliter le logement des Ingénieurs affectés dans la région parisienne. Des exemples récents ont fait ressortir le caractère tout à fait anormal de cette situation non seulement si on la compare à l'aide donnée à leurs agents par les Etablissements publics et les Sociétés nationales, mais encore vis-à-vis d'autres Administrations de l'Etat. Votre Comité a même dû décider d'accorder une avance de trésorerie dans un cas critique, et nous rassemblons des éléments pour une intervention sur ce point auprès de notre Ministre.

6) Rémunérations Accessoires.

Le problème essentiel, en ce qui concerne les rémunérations accessoires, a été en 1960 et reste encore aujourd'hui celui des incidences de la réforme de la voirie communale sur le régime des rémunérations des gestions de voirie. Malgré les efforts de votre Comité et de l'Administration des Travaux Publics, la question n'a pu encore aboutir, ainsi que cela est précisé dans la partie du Rapport moral à la voirie communale. La principale difficulté subsistante est relative à la rémunération des conducteurs de chantiers qui, en application de l'arrêté interministériel du 27 janvier 1950 et des circulaires interministérielles des 23 mars 1950 et 31 juillet 1952, prêtent leurs concours à une collectivité locale, certains Services du Ministère des Finances prétendant que cette rémunération devrait être prélevée sur les honoraires de gestion du Service. Des démarches ont été effectuées afin d'obtenir que les textes à intervenir lèvent toute ambiguïté à cet égard.

Par ailleurs, la réorganisation des Services des Ponts et Chaussées, le statut nouveau des Ingénieurs T.P.E. et la création des Corps de Techniciens des Travaux Publics ne vont pas manquer d'entraîner une refonte du système de répartition des rémunérations accessoires. L'étude correspondante commence d'être entreprise par notre Administration. Cependant, il apparaît de plus en plus indispensable et urgent d'assurer une rémunération correcte aux Camarades qui, dans les Ministères ou dans certains Services centraux, occupent des postes importants mais défavorisés du point de vue des rémunérations. Votre Comité a ainsi été amené à créer un groupe d'études auquel il a confié une double mission : d'une part, examiner les aménagements à apporter au système actuel pour permettre rapidement une amélioration substantielle de la situation des Camarades en cause, d'autre part, entreprendre une étude à plus long terme sur la refonte du système de répartition.

Dans le même domaine, votre Comité s'est montré favorable au principe d'une attribution aux circons-

criptions d'énergie électrique d'une fraction des frais de contrôle des distributions d'énergie électrique ; une telle mesure sera facilitée par l'augmentation des frais de contrôle qui doit résulter, pour plusieurs motifs, de la révision des Concessions de Distribution Publique.

Nous avons eu enfin un certain nombre de contacts avec les Ingénieurs-Conseils des Collectivités. En particulier, un déjeuner a réuni les représentants du P.C.M. et ceux de la Société des Ingénieurs-Conseils dans une atmosphère cordiale et détendue. Il est certain que l'importance des tâches à accomplir en matière d'équipements communaux doit permettre à chacun de trouver sa place et de réaliser dans certains cas une coopération conforme à l'intérêt de tous. Les Ingénieurs-Conseils souhaitent que les Services des Ponts et Chaussées, qui sont appelés à travailler pour les Collectivités, appliquent les règles normales de rémunération, pour éviter que des modalités d'intervention de nos Services, trop avantageuses pour les Communes, ne placent les Ingénieurs privés dans une situation défavorable. Par ailleurs, il peut être intéressant, au cours de telles réunions, d'évoquer certaines difficultés locales dans un esprit de compréhension mutuelle.

II. — ORGANISATION DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1) Réorganisation des Services des Ponts et Chaussées.

Au cours de l'année 1960, les Ingénieurs ont saisi le Ministère de propositions de réorganisation de leurs Services. Le sens dans lequel ces propositions devaient être dressées leur avait été défini dans une note de synthèse. Les Ingénieurs, amenés à « repenser » la structure de leurs Services ont, en général, et dans l'esprit même de la note de synthèse, envisagé des modifications assez profondes, basées sur la réduction du nombre de Subdivisions et de développement des « cellules techniques » spécialisées à compétence départementale. Par ailleurs, ils ont tenu compte des perspectives d'accroissement des effectifs du cadre intermédiaire qui remédiera dans une certaine mesure à la précarité d'emploi des auxiliaires ou contractuels constituant actuellement l'essentiel des bureaux techniques ou administratifs.

Les mouvements de personnel et les premières mesures de réorganisation étant suspendus dans l'attente de la décision de l'Administration, on ne peut que souhaiter que celle-ci ne tarde plus. La connaissance des nouveaux effectifs permettra aux Ingénieurs de dresser l'organigramme de la nouvelle structure de leurs Services, mais ne constituera encore qu'un point de départ et la recherche constante d'une meilleure efficacité demandera un effort continu d'adapt-

tation permanente à l'évolution des tâches. Les Ingénieurs sont prêts à l'accomplir, mais ils doivent souligner que rien ne sera effectivement possible qu'en fonction de la qualité et de la valeur du personnel supplémentaire qui leur sera attribué dans les cadres intermédiaires et sous la réserve formelle de l'octroi de crédits très notablement réajustés pour l'équipement et le fonctionnement des Services.

La réforme souligne les progrès à attendre, dans le rendement du Service, d'une plus grande spécialisation des Ingénieurs. Dans le cadre d'un Service départemental et sauf cas exceptionnels, cette spécialisation se place au niveau de l'Ingénieur T.P.E. L'extension, au cadre du Département tout entier de l'activité d'un certain nombre d'Ingénieurs de cette catégorie, ne doit pas faire obstacle pour autant à l'autorité et aux attributions de l'Ingénieur d'Arrondissement. Une formule très souple devra être trouvée dans chaque Service qui concilie ces deux points de vue apparemment opposés. Elle exigera le renforcement de l'esprit d'équipe et une intervention constante et attentive de l'Ingénieur en Chef pour la direction et l'animation de l'équipe placée sous ses ordres.

Transposée sur un territoire plus vaste, cette notion de la spécialisation conduit aux Services inter-départementaux. Leur intervention exige encore davantage de souplesse et de doigté, car elle doit ménager totalement l'autorité et la responsabilité des chefs de Services départementaux qui font appel au concours d'un Service interdépartemental. Par ailleurs, si à l'intérieur d'un Service départemental, l'Ingénieur en Chef a le droit d'arbitrer les conflits de compétence et au besoin d'imposer les mesures propres à la meilleure utilisation de son personnel, il n'en est plus de même sur le plan interdépartemental où l'action de l'Inspecteur Général ne saurait être basée que sur la confiance et la persuasion. En définitive, l'intervention très souhaitable des Services interdépartementaux ne portera ses fruits que dans un esprit de compréhension réciproque de la part de ceux qui les gèreront et de ceux qui en utiliseront le concours, et ce pourrait être une des tâches du P.C.M. de demain que d'approfondir ce problème, en cherchant à définir les attributions des Services interdépartementaux et les conditions de leur intervention.

A l'occasion de l'étude de la réorganisation des Services, l'Administration a demandé aux Ingénieurs de faire ressortir les besoins en équipements mobilier et immobilier et cette enquête aura certainement fait apparaître que dans la totalité des Services, il existe des besoins en locaux importants, qu'il s'agisse des bureaux centraux ou des Subdivisions. Des différences considérables existent cependant dans la situation de divers départements et pour certains d'entre eux, les installations dont disposent les In-

génieurs, datant de nombreuses années, sont devenues totalement insuffisantes et inadaptées aux besoins actuels. Un gros effort est à faire dont l'Administration a pris conscience et dont le P.C.M. ne saurait se désintéresser.

2) Organisation du Ministère des Travaux Publics.

Je vous avais entretenu l'an dernier de la réorganisation envisagée de l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics, en vue de lui donner une structure économique plus accusée; cette réforme a abouti, cette année, conformément à un décret du 12 août 1960 qui a en particulier créé un Service des Affaires Economiques et Internationales. L'évolution de la question a été suivie par votre Comité dont les représentants ont notamment eu l'occasion d'exprimer leur avis lors de l'examen de la réforme par le Comité technique paritaire ministériel. Certes, on ne peut que se féliciter de l'importance plus grande donnée à l'aspect économique des problèmes au sein de notre Maison, comme le P.C.M. en avait d'ailleurs manifesté le vœu depuis plusieurs années; on peut cependant exprimer le regret que le premier Service central d'études économiques créé en 1958 n'ait pu, faute de moyens suffisants, atteindre les résultats escomptés et il reste à souhaiter que les conditions se trouvent maintenant réunies pour la réussite du nouveau Service. Les attributions de celui-ci ont été fixées par un Arrêté du 21 novembre 1960; trois de nos Camarades y sont actuellement affectés et participent activement à son fonctionnement.

Il convient également de souligner la parution du décret du 12 janvier 1961 et de l'arrêté de même date relatifs à l'organisation et au fonctionnement du Conseil Général des Ponts et Chaussées, et en vertu desquels une section des Affaires Economiques et Internationales a été créée au sein dudit Conseil. Ces textes doivent, par ailleurs, permettre de placer l'action de nos Ingénieurs Généraux dans un cadre mieux adapté, en fonction du nouveau statut de notre Corps; en particulier, le Conseil Général se réunit désormais, soit en Assemblée plénière, soit en Assemblée permanente, soit en Sections et il est institué, au sein du Conseil, un Comité de l'Inspection Générale ayant pour mission de coordonner l'action des Ingénieurs Généraux chargés d'une mission permanente d'inspection.

3) Vocation économique des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et Plans régionaux de développement Economique et Social.

L'intérêt que nos Camarades portent aux questions économiques s'est encore affirmé au cours de l'année écoulée dans le domaine nouveau et en pleine évolution des économies régionales.

En dehors du rôle actif que plusieurs Comités continuent à jouer dans les Comités locaux d'expansion économique, l'évolution la plus importante à souligner en 1960 est l'impulsion donnée par le Commissariat Général au Plan à l'élaboration des plans régionaux de développement économique et social et d'aménagement du territoire. Grâce à leurs connaissances approfondies de l'économie régionale, et notamment des perspectives d'évolution du réseau des voies de communication et du développement industriel, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et surtout les Ingénieurs Généraux, ont pu dans plusieurs régions, apporter non seulement les idées générales, mais surtout des propositions précises concernant les programmes d'investissement et des conditions ultérieures d'exploitation des Routes, Voies Navigables et Bases Aériennes, et aussi sur la localisation et l'équipement des zones à vocation industrielle ainsi que sur l'équipement touristique.

Sans doute, peut-on regretter qu'une circulaire interministérielle du 20 juin 1960 relative aux conférences interdépartementales, n'ait pas cru admettre explicitement à ces conférences l'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de la Circonscription, à côté de l'Inspecteur Général de l'Economie Nationale et de l'Urbaniste en Chef. Mais, nous sommes convaincus que si tous nos Camarades des Services extérieurs et si Messieurs les Ingénieurs Généraux veulent bien porter à ces problèmes d'économie régionale toute l'attention qu'ils méritent, ils seront certainement appelés à y jouer un rôle de plus en plus actif.

Il est à signaler également qu'au cours d'une réunion organisée en mai dernier, un certain nombre de Camarades ont cherché à préciser comment pourraient être développés l'intérêt et les connaissances des Ingénieurs dans le domaine économique.

4) Relations avec les Administrateurs Civils.

Votre Comité a poursuivi en 1960 les contacts établis précédemment avec la Section des Travaux Publics de l'Association Professionnelle des Administrateurs Civils. Après un échange de notes destinées à confronter les points de vue des deux Associations, notamment en ce qui concerne la répartition des emplois au sein du Ministère des Travaux Publics, une réunion commune a eu lieu à l'issue de laquelle il a été envisagé de présenter une note de synthèse pour exprimer les points de vue communs aux deux Associations. Cependant les problèmes relatifs aux Administrateurs Civils ont été repris sur un plan plus large au sein d'une Commission spécialement instituée auprès de la Direction de la Fonction Publique et présidée par M. Grégoire, si bien que la rédaction de la note visée plus haut a été différée dans l'attente des résultats des travaux de cette Commission.

III. — PROBLÈMES DE GESTION DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES

1) Voirie Communale.

Votre Comité a pu espérer à plusieurs reprises que cette question préoccupante pour de nombreux Services serait résolue au cours de l'année 1960, mais, tout en ayant marqué des progrès importants et recueilli des accords de principe satisfaisants, les textes d'application de l'ordonnance intervenue il y a deux ans ne sont pas encore parus.

Les textes essentiels longuement élaborés après des vicissitudes diverses par un groupe de travail comprenant des représentants du Ministère des Travaux Publics et du Ministère de l'Intérieur ont été soumis en décembre dernier au Comité Technique de la voirie départementale et communale. Un décret doit fixer de manière suffisamment claire et précise la mission du Service des Ponts et Chaussées lorsqu'il est chargé, sur décision de l'assemblée délibérante (municipale ou syndicale) compétente, du Service de la voirie communale. Il est prévu, par ailleurs, que les frais de gestion ou les interventions occasionnelles seront réglés conformément aux dispositions de la loi du 29 septembre 1948 et des textes pris pour son application; à cet effet, un arrêté interministériel doit modifier les articles 5 et 6 de l'arrêté du 28 avril 1949 fixant les rémunérations du Service, en distinguant trois cas selon qu'il s'agit de communes de plus de 10.000 habitants, de 2.000 à 10.000 habitants ou de moins de 2.000 habitants et en relevant nettement les forfaits relatifs aux très petites communes; il est à noter toutefois que l'arrêté en question doit donner une définition très restrictive des travaux neufs. Toutes les études faites montrent le maintien d'ensemble des conditions de rémunération; il n'est pas douteux toutefois qu'il n'en pourra être de même dans le détail des répartitions entre Services et postes, à la fois par suite de la modification de l'assiette, et par suite d'une ventilation différente des dépenses de travaux neufs et des dépenses de gestions qui n'intéressaient pas les mêmes agents. Les études relatives à la répartition des rémunérations accessoires devront tenir compte de ces nouveaux facteurs.

Il est probable que les textes nouveaux qui ont rencontré l'accord des Ministères de l'Intérieur et des Travaux Publics auraient déjà pu paraître sous la signature conjointe des deux Ministres intéressés, s'il n'avait été jugé indispensable de prévenir toute difficulté ultérieure en prenant également le contreseing du Ministère des Finances, des difficultés étant susceptibles de naître du fait de la non imputation sur les rémunérations accessoires des indemnités pouvant être attribuées aux Conducteurs de Chantiers et Agents de Travaux dans les conditions prévues par l'arrêté interministériel du 27 janvier 1950; le caractère dis-

inct des rémunérations accessoires du Service et des indemnités du personnel de chantier a été admis par le Ministère de l'Intérieur, mais il a, dans un passé récent, fait l'objet de quelques oppositions de la part des Services des Finances; il y aurait danger à ne pas lever clairement celles-ci en temps utile.

Une enquête générale faite par votre Comité auprès des divers Services a, d'autre part, montré que si l'on s'est partout efforcé de faire face à une situation que l'absence de textes d'application rendait difficile, celle-ci ne pouvait, par contre, se prolonger encore longtemps sans risquer d'apporter des troubles graves. Les résultats recueillis et les suggestions faites ont facilité la tâche que s'était assignée le Comité et les interventions qu'il avait à conduire.

A cet égard, il convient de signaler qu'une délégation du Comité a été reçue par le nouveau Directeur Général des Collectivités locales au Ministère de l'Intérieur, M. **Reymond**. Au cours de l'audience, a été surtout évoqué le problème d'ensemble des relations entre les Services centraux du Ministère de l'Intérieur et le Corps des Ponts et Chaussées en fonction de la vocation interministérielle de celui-ci. Vos représentants ont insisté sur le vif désir des Services extérieurs des Ponts et Chaussées de pouvoir trouver, au sein de la Direction Générale intéressée, des interlocuteurs avec lesquels ils puissent rechercher en confiance la solution des problèmes techniques intéressant les Collectivités locales; ces vues paraissent correspondre à celles du Directeur Général dont les projets de réorganisation comportent un plus vaste appel à des techniciens compétents dans ses Services centraux; le Corps des Ponts devra donc se préoccuper de trouver parmi ses membres des Ingénieurs susceptibles de recevoir cette affectation. Les vues du Directeur Général et du Comité se sont également rencontrées à l'égard de la nécessité pour le Ministère de l'Intérieur d'être plus nettement représenté dans les organismes interministériels d'ordre technique, au titre des Collectivités locales dont il assure la tutelle, et de participer efficacement à l'élaboration des directives concernant ces problèmes (eau, assainissement, aménagements généraux, etc...); là encore la Direction Générale des Collectivités locales doit normalement trouver auprès des Ingénieurs des Ponts et Chaussées une collaboration qualifiée.

2) Service Hydraulique.

Il avait été fait mention, lors de l'Assemblée Générale de l'an dernier, de la création d'une Commission de l'Eau près du Commissariat Général au Plan. Celle-ci a poursuivi ses travaux d'ordre juridique et technique, malgré les difficultés rencontrées tenant à la complexité du problème. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, qui ont participé aux très nombreuses réunions de la Commission et de ses groupes de travail, ont pu apporter le point

de vue de nos Corps, fruit d'une longue expérience en France et d'importantes réalisations Outre-Mer. Il est certain que le problème de l'eau sous tous ses aspects : inventaire des ressources, répartition en fonction des besoins, pollution, est chaque jour plus aigu dans des régions de plus en plus nombreuses et qu'il appartient aux Camarades d'y apporter une attention particulière, chacun dans sa sphère.

C'est ainsi que le Comité a estimé utile de lancer au cours de l'été dernier une large enquête auprès des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, à laquelle je vous remercie d'avoir largement répondu puisque 76 Camarades ont répondu sur 87 consultés; cette enquête a permis de connaître l'avis des Camarades sur divers points et permettra au Comité de prendre position au cours de l'évolution ultérieure du problème de l'eau.

Enfin, lors de la journée de la recherche scientifique qui s'est tenue à Paris le 16 décembre dernier, M. le Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables a souligné l'intérêt que notre Ministre attache actuellement à faire une place plus importante aux problèmes de l'eau dans les structures des services locaux et de l'Administration Centrale; c'est dans cet esprit que les Circonscriptions spécialisées d'Inspection générale ont déjà fait l'objet d'un nouveau découpage géographique à partir des bassins fluviaux.

3) Contrôle des D.E.E.

Les problèmes relatifs à cette question ont dû être suivis avec une particulière attention du fait de l'intervention du nouveau Cahier des Charges-type des concessions de distribution publique. Le décret approuvé est effectivement paru au début de décembre dernier; dans un délai de six mois, E.D.F. ou l'autorité concédante actuelle vont dénoncer les anciens contrats à remplacer par de nouveaux documents conformes au récent Cahier des Charges. Un effort de regroupement et d'harmonisation des nombreuses concessions actuelles doit accompagner cette refonte des textes. Des circulaires d'application à cet égard sont déjà parues.

L'attention des Camarades a été attirée de longue date sur la nécessité d'une grande vigilance dans toutes les phases de la mise en application de ces dispositions. Le Comité s'est efforcé de faciliter à l'avance leur tâche en exposant à M. le Directeur du Gaz et de l'Electricité, qui y a porté une attention particulière, les difficultés et desiderata des Services départementaux de contrôle.

Un groupe de travail a pris d'autre part des contacts avec la Fédération des Collectivités concédantes et Régies qui a demandé à reprendre avec le P.C.M., dans la perspective des regroupements de concessions envisagés, les échanges de vues qui avaient abouti au protocole de 1947; des informations ont été en-

voyées récemment à ce sujet aux Ingénieurs en Chef des Services départementaux.

Le Comité enfin, après avoir exposé ses idées sur les modalités de l'indispensable collaboration entre les Circonscriptions électriques et les Services départementaux de contrôle qui doit résulter des nouveaux textes, prépare les propositions nécessaires à une plus juste participation des Camarades affectés aux Circonscriptions électriques aux frais de contrôle des concessions de distribution.

4) Relations avec les Ingénieurs du Génie Rural.

Les contacts ont été maintenus entre le P.C.M. et le Syndicat National du cadre supérieur du Génie Rural. Au cours de réunions communes de représentants des deux Associations ont été évoqués les problèmes intéressant la voirie, les eaux, l'organisation des Services, les écoles de formation des Ingénieurs; ces réunions présentent un intérêt certain sur le plan de l'information mutuelle et permettent d'établir entre les représentants des deux Associations des relations personnelles, toujours très souhaitables pour favoriser une meilleure compréhension.

5) Aviation civile et commerciale.

L'année écoulée a été marquée par l'intervention du décret n° 60-652 du 28 juin 1960 portant organisation des Services extérieurs métropolitains de l'Aviation Civile. Ce texte crée des Directions Régionales de l'Aviation Civile, précise les attributions des Ingénieurs en Chef des Bases Aériennes, et définit leurs rapports avec les nouveaux Directeurs Régionaux.

Il convient de suivre cette affaire avec attention car il est à craindre que la mise en place des Régions, qui est actuellement en cours, n'aboutisse, soit du fait d'un alourdissement des procédures, soit par suite de conflits de personnes, à rendre plus malaisée la tâche de nos Services.

IV. — ENSEIGNEMENT - RECHERCHE COOPÉRATION TECHNIQUE

1) Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Votre Comité, suivant en cela l'exemple des années précédentes, ne s'est pas contenté d'agir pour l'amélioration de la situation matérielle des Ingénieurs-Elèves. Sans négliger les problèmes matériels, il aurait cru manquer à sa mission s'il n'avait pas chargé un groupe de travail de se pencher sur des problèmes d'enseignement.

Votre Comité se plaît à constater la dérivée très nettement positive qu'a pris l'enseignement à l'Ecole des Ponts sous l'impulsion de son efficace et toujours bienveillant Directeur, et il tient à l'en remercier. Nous devons également exprimer notre reconnaissance aux

professeurs de l'Ecole, à qui l'évolution de l'enseignement donne une tâche, non pas réduite, mais accrue, ainsi que les Camarades qui acceptent d'apporter un concours pratiquement désintéressé pour diriger et animer les petites classes. Je n'aurai garde d'oublier le Directeur des Etudes de l'Ecole qui a la redoutable charge de cette organisation complexe. Enfin, nous constatons avec satisfaction que, grâce à l'action de M. le Directeur du Personnel, les crédits affectés au fonctionnement de l'Ecole ont pu être très sensiblement augmentés.

Nos jeunes Camarades après la période de leur service militaire au cours de laquelle ils ont eu à assumer des responsabilités, souvent lourdes, éprouvent des sentiments mitigés à leur retour sur les bancs de l'Ecole. Tout en reconnaissant la haute qualité du Corps professoral, ils estiment qu'ils ne sont pas suffisamment incités à profiter des leçons magistrales au cours desquelles ils sont des auditeurs passifs; les répétitions ou petites classes, les projets ont au contraire leurs faveurs. Il apparaît bien que cet état d'esprit ne procède pas de la légende qui avait cours au début du siècle, savoir que l'on avait travaillé suffisamment pour le reste de ses jours pour préparer l'X et en sortir dans la boîte, mais témoignage au contraire du désir d'aborder aussi rapidement que possible la vie active. Il y a lieu, en tous cas, de tenir compte de cet état d'esprit, et on ne peut que se féliciter du développement des petites classes, créées à l'occasion des projets, substituées à des leçons d'hydraulique et bientôt à des leçons d'économie politique.

Un autre problème se pose pour l'enseignement à l'Ecole. Nos techniques évoluent vite, nos attributions se diversifient. Ces faits justifieraient un allongement de la scolarité peu souhaité, tant par les Camarades que par notre Administration. Une autre solution consisterait en la création de sections différenciées, mais elle est impraticable, d'une part parce que presque tout serait dans le tronc commun, d'autre part parce que la plupart de nos Services extérieurs sont polyvalents. Votre Comité pense à cet égard qu'un système très souple d'options serait de nature à améliorer l'enseignement à l'Ecole. Tous les enseignements actuels seraient conservés et même renforcés pour les parties fondamentales (résistance des matériaux, par exemple), d'autres seraient limités aux principes et méthodes fondamentales. Par contre, nos Camarades auraient la possibilité d'approfondir plusieurs parties de l'enseignement actuellement insuffisamment développées (économie politique, hydrologie, etc...); une étude sérieuse dans un domaine est, en effet, sûrement plus profitable que des connaissances superficielles dans plusieurs. Au surplus, des sessions d'études, ouvertes aux Ingénieurs en service, pourraient leur permettre à différentes étapes de leur carrière de rafraîchir et d'approfondir leurs connaissances dans des domaines déterminés. Au-

cune discrimination ne serait donc introduite entre les Ingénieurs, selon les matières dont ils auraient approfondi l'étude.

Telles sont les directions principales selon lesquelles évolue l'enseignement à l'Ecole, et qui reçoivent l'accord de votre Comité. Elles peuvent être résumées comme suit :

- développement des répétitions ou petites classes ;
- système souple d'options n'introduisant aucune discrimination entre les Ingénieurs ;
- sessions d'étude ouvertes aux Ingénieurs en service.

Il ne sera traité ici que sommairement et accessoirement du problème du déplacement de l'Ecole des Ponts et de l'Ecole des Mines, faux problème pour reprendre le terme employé au cours d'une conférence par M. le Délégué Général **Pigamiol**.

Certes, malgré la location d'une salle donnant ainsi un espace vital supplémentaire aux Camarades Elèves de 2^e année, les locaux de la rue des Saints-Pères ne constituent pas un idéal, et il en est de même pour ceux du boulevard St-Michel ; mais, il s'agit de penser les installations nouvelles, et leur localisation en fonction des impératifs de l'enseignement et non par des considérations sur la décentralisation industrielle qui n'ont aucun sens dans le cas de nos Ecoles. En dehors des raisons bien connues, qui militent pour une implantation de nos établissements dans l'orbite de la Capitale, il apparaît vraiment contradictoire de vouloir placer hors de la proximité de la région parisienne les grandes Ecoles existantes et de voir préconiser en même temps, si nous en croyons certaines informations, la création d'une Université technique dans la proche banlieue. Heureusement, après une alerte assez sérieuse, un rapport très circonstancié du Conseil Economique et Social a replacé le problème dans une perspective beaucoup plus judicieuse et les craintes que l'on pouvait avoir à l'égard d'intentions gouvernementales pour le moins prématurées paraissent dissipées pour le moment.

2) Recherche Scientifique et Technique.

Parmi les questions nouvelles que votre Comité a abordées au cours de l'année écoulée, la « Recherche scientifique et technique » mérite une mention particulière, tant par l'importance que nous lui avons accordée, que par la formule originale sous laquelle ce problème a été posé.

Nombreux sont les Camarades des Ponts et Chaussées et des Mines qui ont assisté à la « Journée de la Recherche dans le Corps des Ponts et Chaussées » que le P.C.M. a organisée le 16 décembre 1960. Cette formule — neuve en ce qui nous concerne — d'une conférence-débat à laquelle participent de nombreux

les, a été largement appréciée, et nous pensons que vous êtes nombreux à souhaiter que le P.C.M. renouvelle cette expérience. Les Assemblées générales comme celles d'aujourd'hui ne nous laissent pas le loisir de traiter à fond certaines questions importantes pour nos Corps, et il était souhaitable de trouver une formule susceptible de provoquer, par large échange de vues entre nous tous, des « prises de conscience », en particulier en ce qui concerne les problèmes à long terme.

Notre première expérience a remporté une large audience et on peut espérer qu'elle aura de profondes répercussions. La Présidence de M. **Pigamiol**, Délégué Général à la Recherche Scientifique et Technique, la présence de M. le Ministre des Travaux Publics qui a bien voulu accepter de clore la séance de travail du matin, la participation de nombreux Camarades parmi lesquels nous avons eu le plaisir de compter M. le Vice-Président du Conseil des Ponts et Chaussées, les Directeurs du Ministère des Travaux Publics, le Directeur des Etudes de l'Ecole Polytechnique et diverses personnalités du monde scientifique et technique ont largement contribué à l'intérêt des séances de travail.

Vous trouverez dans le Bulletin de mars les conclusions qui ont été mises au point à la suite de cette journée. Nous espérons qu'elles seront effectivement suivies d'effets, et ce sera d'ailleurs une des tâches du prochain Comité que de participer à la mise en place des solutions dont nous avons, le 16 décembre, esquissé les principes. Il convient d'ailleurs de souligner qu'il y a de ce point de vue des problèmes urgents concernant le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées : accroissement massif des effectifs, crédis de fonctionnement, rémunération des Ingénieurs du Laboratoire ; tous ces problèmes ont été posés... il reste à y répondre.

3) Coopération technique.

Nous avons souligné l'an dernier notre déception, devant les textes pris pour régler la situation des personnels de la France d'Outre-Mer, textes qui n'étaient pas de nature à faciliter l'intervention des Ingénieurs de nos Corps dans l'aide et la coopération technique. Le Gouvernement s'est penché depuis sur les conditions dans lesquelles cette coopération pourrait être organisée ; les textes correspondants sont actuellement à la signature des Ministres intéressés. Il semble qu'ils s'inspireront surtout du système des contrats pour l'ensemble des missions de coopération ; leur examen permettra seul de nous rendre compte si les dispositions retenues seront effectivement de nature à favoriser la participation des Ingénieurs de nos Corps, en tant qu'experts de l'Administration, à l'œuvre d'aide et de coopération technique.

V. — VOCATION INTERMINISTÉRIELLE DU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES

1) Relations avec le Ministère de la Construction.

La partie du Rapport moral traitant de nos relations avec le Ministère de la Construction est une année optimiste et l'autre pessimiste. Il faut dire que, jusqu'à l'été 1960, l'affaire n'avait guère progressé, la Construction s'en tenant à présenter sous des formes diverses un projet de création de Corps autonomes pour les techniciens supérieurs de ce Ministère, projet repoussé régulièrement par le Ministère des Finances.

Or, au cours de l'Assemblée des Directeurs départementaux de la Construction qui eut lieu en Novembre dernier, M. **Sudreau** annonça qu'un nouveau projet était en cours de négociation, prévoyant un recrutement à partir de l'Ecole des Ponts et Chaussées. Cette déclaration faisait suite à divers entretiens, entre les trois Ministères intéressés, Finances, Construction, Travaux Publics. Lors de la même Assemblée, le bureau de l'Association des Directeurs départementaux a été sensiblement modifié. Des contacts personnels ont été pris depuis entre certains membres des bureaux du P.C.M. et de cette Association. Ils permettent d'espérer une amélioration sensible des relations.

A la fin de l'année 1960, les Ministres intéressés se sont mis d'accord pour confier la mise au point de propositions à deux chargés de missions, M. l'Inspecteur Général **Vincent** pour le Ministère des Travaux Publics et M. l'Inspecteur Général **Musart** pour le Ministère de la Construction. Leur travail a été mené très activement. Les deux Inspecteurs Généraux ont consulté de nombreuses personnes, en particulier, les représentants du P.C.M.

Il est trop tôt pour présumer des conclusions de leur mission. Cependant, on peut dire qu'un accord serait susceptible d'intervenir assez aisément sur le mode de recrutement par l'Ecole des Ponts à partir de l'Ecole Polytechnique et de concours professionnels. On envisagerait en même temps la création d'un Corps indépendant d'architectes dont on peut se demander ce qu'il pourra être, vu son très faible recrutement et la nature de l'enseignement à l'Ecole des Beaux-Arts. L'accord paraît également pouvoir se réaliser sans difficulté sur les aménagements à apporter à l'enseignement de l'Ecole des Ponts et Chaussées par un système d'options. Par contre, il est encore incertain que l'on puisse aboutir à une solution satisfaisante pour tous, sur les deux points suivants que nous considérons cependant comme essentiels.

Votre Comité estime indispensable qu'un Ingénieur des Ponts et Chaussées puisse changer de carrière en passant d'un Ministère à l'autre, car sa vocation n'est pas affirmée en sortant de l'Ecole. Le Ministère

de la Construction a eu jusqu'ici une position plus stricte, en considérant que chaque Ministère devrait avoir son propre cadre autonome issu de l'Ecole des Ponts et Chaussées.

D'autre part, votre Comité pense que les tâches des Services extérieurs des deux Ministères sont trop voisines et complémentaires pour qu'une collaboration étroite et sincère ne soit pas facilitée à l'occasion de la réforme envisagée. Dans les petits départements, il serait sans doute difficile de pourvoir deux postes de Chefs de Service avec du personnel de qualité. Dans les autres, une certaine mise en commun des moyens des deux Services doit être admise dans les deux sens. En particulier, nos jeunes Camarades qui passionnent les problèmes d'urbanisme et d'aménagement du territoire devraient pouvoir prêter dès maintenant leur concours aux Services de la Construction.

2) Contrôle des Constructions Scolaires, Universitaires et Sportives.

L'application du protocole réglant l'intervention des Services extérieurs des Ponts et Chaussées, conjointement avec ceux de la Construction, pour la réalisation des constructions scolaires, universitaires et sportives, s'est progressivement mise en place au cours de l'année écoulée. Après une entrevue avec le Directeur des Constructions scolaires au Ministère de l'Education Nationale, qui était alors notre Camarade **Carpentier**, une note d'information a été diffusée par le P.C.M. à l'intention des Chefs de Service en leur demandant de faire preuve d'une grande souplesse et d'un parfait esprit de coopération avec les Autorités déjà en place, tout en cherchant à affirmer leur rôle, notamment à l'occasion de l'élaboration du quatrième plan et en soulignant que leur intervention avait pour objet d'aider les Services de l'Education Nationale dans des domaines qui ne leur sont pas familiers.

Votre Comité, se préoccupant d'aider les Camarades à remplir leurs missions dans ces domaines, envisage par ailleurs d'organiser une réunion des Ingénieurs des divers groupes régionaux qui auront eu l'occasion d'exercer déjà un rôle actif dans l'animation et le contrôle des constructions scolaires, afin qu'ils puissent confronter leurs points de vues.

Il serait souhaitable naturellement que les diverses mesures concernant l'application du protocole soient précisées dès que possible par le Ministère de l'Education Nationale.

3) Contrôle de l'Équipement Sanitaire et Social.

Les travaux d'équipement sanitaire et social sont promis à un large développement. C'est ce qui a conduit le Ministère de la Santé Publique et de la Population à repenser les modalités de contrôle technique des opérations correspondantes.

Des mesures ont déjà été prises à cet effet :

- 1) Création à l'échelon central d'un « Centre technique de l'équipement sanitaire et social » dont les conditions de fonctionnement ont été fixées par une circulaire du 21 septembre 1960.
- 2) Inscription au budget de l'Etat de crédits pour la rémunération des Services du Contrôle.

Les modalités d'intervention des Services de Ponts et Chaussées dans le contrôle de ces opérations ont été discutées par notre Administration. A l'heure actuelle le Ministère de la Santé Publique recherche des Ingénieurs compétents pour étoffer le Centre technique susvisé et se propose par ailleurs de faire l'essai de formules inspirées de celles déjà adoptées au Ministère de l'Education Nationale dans un certain nombre de départements en ce qui concerne l'exercice du contrôle local.

Votre Comité estime naturellement qu'une telle formule mérite d'être bien accueillie sous réserve que la mission et les responsabilités du Service du contrôle soient parfaitement définies au préalable aux yeux de tous.

CONCLUSIONS

La lecture de ce long rapport moral — que j'ai cependant été amené à abréger — vous montre la variété et l'importance des questions que votre Comité a eu à suivre au cours de l'année écoulée. C'est dire la lourde tâche supplémentaire qui incombe à ceux de nos Camarades qui veulent bien prendre des responsabilités dans les divers secteurs d'activité de notre Association Professionnelle et ils doivent en être très profondément remerciés. Mais, pour que notre action ne se relâche pas, il faut d'une part assurer la relève des Camarades engagés, d'autre part que le Comité et les groupes de travail se sentent appuyés et soutenus par l'ensemble des Ingénieurs — et pour cela qu'ils puissent compter sur vos réponses aux enquêtes, vos réactions et vos avis sur les documents diffusés, votre attention vigilante dans les secteurs où vous êtes présents. Ceci, c'est votre tâche à tous, et nous comptons que vous aurez à cœur de l'accomplir, avec le sentiment très fort de cet esprit de Corps tradition héritée du passé, mais toujours vivante et gage de notre avenir.

RAPPORT FINANCIER DE L'EXERCICE 1960

A. — BILAN

Les valeurs en portefeuille au 1^{er} janvier 1960 n'ont pas été réévaluées; il serait souhaitable d'établir cette réévaluation en fin d'exercice 1961; le portefeuille s'est augmenté de 50 NF correspondant à une demi-action de la Maison des Mines payée par notre Association.

Le rapport du portefeuille (1.029,92 NF) couvre sensiblement les cotisations que devraient payer les membres permanents s'ils cotisaient comme tout le monde.

La situation au 1^{er} janvier 1960 était la suivante :

Actif au 1-1-60		Passif au 1-1-60	
En caisse	6.104,20	Dettes	6.655,80
Recettes à venir	3.514,22	Chèques non débités	215,00
Inventaire	1.568,01	Cotisations en avance	3.510,00
Augmentation capital	1.685,00	Solde créditeur	9.830,83
Cotisations en retard	7.340,00		
Total	20.211,43	Total	20.211,43

La situation au 31 décembre 1960 était la suivante :

Actif au 31-12-60		Passif au 31-12-60	
En caisse	8.321,42	Dettes	2.869,21
Recettes à venir	7.981,84	Chèques non débités	20,00
Inventaire	2.756,36	Cotisations en avance	1.813,00
Augmentation capital	50,00	Solde créditeur	19.087,91
Cotisations en retard	4.680,50		
Total	23.790,12	Total	23.790,12

L'augmentation du solde créditeur a donc été de :
19.087,91 — 8.326,63 = 10.761,28 NF.

B. — COMPTE PROFITS ET PERTES

Profits		Pertes	
Cotisations	21.677,00	Secrétariat et frais généraux	9.707,83
Portefeuille	907,85	Amortissement	1.125,85
Assemblée générale	529,90	Réceptions et voyages	951,20
Bruxelles	32,00	Solde créditeur	10.761,28
Total	23.146,75	Total	23.146,75

C. — COMPTES SPÉCIAUX

1. — COTISATIONS.

Le fichier des Membres du P.C.M. a permis d'établir le tableau suivant :

TAUX des cotisations	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	TOTAUX
25	—	—	—	1	264	8	—	—	4	1	278
15	3	—	14	54	365	20	7	10	—	1	474
10	9	4	31	70	114	23	10	20	7	3	291
6	3	—	4	5	5	2	5	2	—	—	26
5	—	—	—	—	130	8	4	2	4	1	149
4	—	—	3	6	5	2	5	5	—	—	26
3	—	—	4	10	2	7	3	6	—	—	32
2	6	—	18	19	11	10	5	7	2	—	78
Total.	21	4	74	165	896	81	39	52	17	6	1 354

En dehors de ces 1.354 membres recensés comme payant leurs cotisations, nous avons dénombré 130 membres permanents et 168 Ingénieurs élèves. Le total de l'effectif du P.C.M. est donc de 1.652 (contre 1.573 recensés sur l'exercice 1959).

Du tableau précédent on peut tirer immédiatement celui de la situation dans le temps des versements de cotisations :
Montant des cotisations (en milliers de francs)

TAUX des cotisations	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	TOTAUX
25	—	—	—	25	6.600	200	—	—	100	25	6.950
15	45	—	210	810	5.475	300	105	150	—	15	7.110
10	90	40	310	700	1.140	230	100	200	70	30	2.910
6	18	—	24	30	30	12	30	12	—	—	156
5	—	—	—	—	650	40	20	10	20	5	745
4	—	—	12	24	20	8	20	20	—	—	104
3	—	—	12	30	6	21	9	18	—	—	96
2	12	—	36	38	22	20	10	14	4	—	156
Totaux.....	165	40	604	1.657	13.943	831	294	522	194	75	18.227

C'est de là que nous avons tiré le montant annuel des cotisations de 18.227 NF, le montant des cotisations en retard 4.680,50 NF et le montant des cotisations en avance de 1.813 NF.

2. — BULLETIN.

Le solde débiteur est de 600,59 NF, l'ensemble des 12 bulletins a coûté 38.008,39 NF, soit en moyenne 3.167,36 NF le prix moyen par page est de 59 NF au lieu de 55 NF en 1959.

3. — FRAIS GÉNÉRAUX.

Les frais généraux et de secrétariat se répartissent comme suit :

Salaires et main-d'œuvre auxiliaire y compris charges sociales et impôts	6.305,01
Affranchissement	701,25
Téléphone	817,50
Frais de bureau	829,35
Honoraires avocat	400,00
Divers	871,12
Total	9.724,23

4. — COMPTE INVENTAIRE.

Nous avons acquis du matériel en 1960 pour 2.314,20 NF (dont une machine à adresser), dont l'amortissement est compté pour l'exercice 1960 à 462,84 NF. L'amortissement sur les tranches de matériel acquis antérieurement se monte à 663,01 NF pour l'exercice 1960.

5. — COMPTE RECEPTIONS ET VOYAGES.

L'assemblée générale se solde par un bénéfice de 529,90 NF, la réception maintenant traditionnelle des Ingénieurs-Élèves se solde par un déficit de 179,75 NF, la réception organisée pour notre Ministre le 16 décembre 1960 se solde par un déficit de 618,95 NF; il n'y a pas eu de voyage organisé en 1960 par le P.C.M.; la réception de M. Rumpler et les voyages à Bruxelles (1958) se soldent au total par un déficit de régularisation de 122,50 NF.

Le Trésorier,
G. Dreyfus.

Du Plan d'Aménagement et d'Organisation générale de la Région Parisienne au Programme d'Équipement du District de Paris

Il est une capitale dont la population s'accroît chaque année on ne sait au juste de combien d'habitants, certainement plusieurs dizaines de milliers. Un très gros ruisseau la traverse, une sorte de rivière, qui sert à la fois d'aqueduc et d'égout. L'eau en est bue et... rejetée au moins trois fois. Comment peut-on être Persan ?

Notre capitale et sa région sont aménagées et organisées suivant un Plan. Document actuel, puisqu'il porte la date du 6 août 1960. Document positif, puisque, rejetant « l'ambition de dessiner le Paris de l'an 2.000 », il borne son objet à définir un « cadre pour l'action des prochaines années ». Les urbanistes n'ont pas cédé à cet emballement de l'imagination qui leur est trop souvent prêté.

La loi du 14 mai 1932 avait posé les prémisses. Le Plan de 1939 n'avait pu résister à la guerre et avait dû être remis sur le métier. Encore le Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme, M. Diebolt, n'aura-t-il pas trop de toute sa ténacité pour mener les enquêtes publiques à leur terme d'ici 1962.

30 ans d'études pour une projection à 10 ans, certains voudront y voir la marque d'une excessive modestie. Il y a du moins quelques explications à cela.

C'est que l'on posait au départ deux questions préalables, auxquelles on n'était pas assuré d'avoir reçu des réponses satisfaisantes :

1. — La dernière modification des limites administratives date maintenant d'un siècle. On sait que les historiens voient une des causes profondes de la Révolution française dans le contraste qui existait déjà entre les circonscriptions administratives, fruit de l'évolution historique, et les nécessités de la vie du temps. Dans la première tentative d'aménagement de 1939, Paris était resté en blanc ; il y avait le domaine intra-muros et le domaine extra-muros. Or, l'aménagement ne peut se définir que par l'interprétation des intérêts. Quand la structure administrative sera-t-elle modernisée ?

2. — A peine une solution était-elle ébauchée, que les données du problème avaient déjà changé. A quelle date, et dans quelle mesure, sera-t-on capable de mettre fin à l'afflux des provinciaux ?

Tant que l'on ne connaîtrait pas les réponses à ces deux questions, il paraissait vain de planifier l'aménagement. D'où cette apparente atonie de la volonté, cette aboulie prolongée si souvent dénoncée, qui re-

couvrait peut-être parfois la pensée inavouée que l'aggravation des conditions de vie, la congestion, le manque de logement, la pénurie d'eau, finiraient bien par renverser le courant qui enflait Paris en créant le désert français. On vit même resurgir le vieux rêve de la pastorisation : « Dans quelle mesure le retour à la terre produira-t-il des effets susceptibles d'atteindre la population de la capitale ? », pouvait-on lire sous une plume officielle.

A contrario, c'était poser en principe que, si l'on savait où faire passer les nouveaux murs intra-lesquels la population aurait atteint une valeur limite qui cesserait de croître, l'action pourrait être engagée. En attendant, pourquoi créer à Paris des équipements coûteux répondant aux besoins de nouveaux venus pour lesquels ces équipements existaient en province ?

Bien que les sciences économiques et sociales n'aient pas encore eu leur Claude Bernard, il est parfois possible de soumettre une proposition de cette nature à la méthode expérimentale. C'est le cas ici.

Il ne manque pas en effet dans la province française de villes dont la population soit stabilisée ou dont l'expansion soit modérée. Il existe aussi une très grande ville en expansion dont une modification récente des limites du territoire a précisément eu pour objet d'intégrer la totalité des communes suburbaines.

Si des progrès remarquables caractérisent l'évolution récente de Marseille, il est cependant indéniable que l'intégration des équipements n'a pas encore vraiment suivi l'intégration administrative.

Dans le cas d'autre part d'une ville de la vallée du Rhône, il est arrivé à l'automne 1959 que ses 25.000 habitants ont été privés d'eau pendant 48 heures, parce que « l'aqueduc romain qui ravitaillait la ville en eau potable s'était écroulé ».

Le rappel de cette image cruelle n'a d'autre objet que d'illustrer ceci : cessons d'opposer un prétendu suréquipement de la région parisienne au sous-emploi d'équipements imaginaires en province. Cessons aussi de confondre préalables et alibis.

✱

En vérité, la règle du jeu politique est de ne rien entreprendre avant que la situation soit devenue insupportable.

C'est dans la crise du logement de la région parisienne que le point de rupture a d'abord été atteint.

Onze ans après la Libération, alors que le Ministère du Quai de Passy devait pendant trois ans encore s'appeler « de la Reconstruction », M. **Sudreau**, premier préfet parisien à être doté d'une compétence régionale, dénonçait Paris, avec ses 200.000 logements insalubres ou défectueux, comme la première ville sinistrée de France, et définissait le développement polycentrique de la banlieue comme la condition de la reconquête de Paris.

L'initiative de l'Etat substituée à l'initiative privée, mise hors du jeu par les circonstances, a produit des effets remarquablement proportionnés à la crise qu'il fallait surmonter. En 5 ans, le rythme de construction décuplait : on avait construit 90.000 logements dans la région parisienne dans les 10 ans qui ont suivi la Libération ; on en a construit 90.000 dans la seule année 1959. Il y a un siècle, sous **Haussmann**, il avait fallu 17 ans pour construire 273.000 logements. Au rythme actuel, il suffirait de 3 ans pour accomplir le programme de construction d'**Haussmann**, de 13 ans pour construire autant de logements qu'en compte Paris.

Non que la crise du logement soit résolue. Mais

l'action engagée dans le domaine de la construction est instructive. Le point de rupture a été atteint, parce qu'il fallait loger 1 million d'habitants de plus dans un volume bâti entré en léthargie il y a plus de 45 ans. L'action est le corollaire de l'expansion, non de la stabilité. Les mêmes lois économiques s'appliquent à Paris et à la province.

Quand le niveau de vie s'accroît de 3,5% par an, il double en 20 ans. Mais la composition du budget des ménages ne varie pas homothétiquement. Dans la hiérarchie des reports, le logement vient avant l'équipement. Autrement dit, le point de rupture de la crise d'équipement est déphasé de quelques années par rapport au point de rupture de la crise du logement.

Ce déphasage est extrêmement regrettable en raison de l'énormité sans précédent des moyens déjà appliqués à la construction, depuis la Libération, d'un demi-million de logements et de plusieurs millions de m² de planchers industriels et d'affaires. Pour reprendre la comparaison avec **Haussmann**, et sans dénier à notre esprit critique licence de constater que le Paris de **Napoléon III** n'est plus à notre échelle, nous devons



Décuplement du rythme de construction

(Photo Ministère Construction)



Le rajeunissement immobilier n'a encore que partiellement régénéré la Banlieue

(Photo Ministère Construction)

reconnaître que la région parisienne ne sort pas vraiment régénérée de cet énorme rajeunissement immobilier, comme Paris était sorti remodelé des travaux d'**Hausmann**. Ce sont les grands travaux d'équipement qui, parce qu'ils étaient menés de pair avec la construction, lui avaient donné son infrastructure, mieux, sa structure même. Il faut noter en passant que les grands travaux étaient subordonnés au déplacement, dans les conditions que l'on sait, de 117.000 familles.

Le rythme de la construction a décuplé. Plus modestement le Commissariat au Plan prévoit pour le rythme de l'équipement urbain, en province, aussi bien qu'à Paris, que le triplement est nécessaire. Pomper l'eau de la Seine pour réalimenter les prises d'eau de la Marne, surélever des écoles datant de Jules **Ferry** à raison d'un étage par République, n'était quère compatible avec un emploi productif des crédits. Le triplement du rythme doit au moins permettre de substituer

à l'anarchie des économies somptuaires un programme de dépenses rentables.

✻

Au total, les dépenses d'équipement vont être portées à un niveau voisin des dépenses de construction proprement dites. Mais tous les ordres d'équipements ne sont pas « structurants ». Il revient spécialement aux grandes infrastructures nouvelles de circulation et de transport de constituer les lignes maîtresses d'une nouvelle structure de la région parisienne.

En contraste avec l'évolution antérieure qui visait à la concentration et à la compacité, l'évolution constatée partout dans le monde est à l'opposé : la tendance est aux grands édifices largement dégagés et d'un accès facile. Les grandes métropoles du monde, pour ne pas dire les macropoles, forment des sortes de nébuleuses, aussi bien de Boston à Washington que d'Ams-

terdam à Liège. Or, à l'étonnement des urbanistes étrangers, Paris forme une exception dans laquelle ne se reconnaît encore que faiblement la marque de l'évolution générale. A Londres, les 3.300.000 habitants de l'agglomération centrale occupaient 18.000 ha en 1870 ; en 1956, on retrouvait la même population sur 30.000 ha. Depuis 50 ans, 2 millions de Parisiens sont toujours enserrés sur 8.600 ha. L'Américain franchit plaines et montagnes plus aisément qu'un bourgeois de Paris ne passe du 7^e aux cotecaux de Seine ou un travailleur du 20^e aux cotecaux de Marne.

Depuis 30 ans, la modernisation de l'équipement « circulation et transports » n'a pour ainsi dire jamais été déterminée par la considération du développement propre de la région parisienne :

— l'électrification et le quadruplement des voies du chemin de fer ne résultaient dans la région parisien-

ne que de l'incidence du programme de modernisation des grandes lignes ;

— les deux premières autoroutes ont été essentiellement conçues selon leur fonction de dégagement national.

De son côté, le choix des sites de développement n'accordait bien souvent que peu de considération au plan de circulation et de transport.

Les premières actions de desserrement coordonné du logement et de l'emploi ont été en quelque sorte spontanées. On peut citer :

a) l'axe intellectuel,

de la Sorbonne à la Faculté d'Orsay et au plateau de Saclay, en passant par Zoé à Châtillon, les décisions spontanées ayant cependant été orientées par le ministre de l'époque qui était **Dautry**, en attendant l'éclatement du quartier latin dans les autres azimuts.



Equipement urbain : montage de la centrale de chauffage urbain de MASSY-ANIONY

(Photo • Entreprise LAUBEUF •)



Contraste avec l'évolution antérieure H L M a FONTENAY-AUX-ROSES

(Photo Ministère Construction)

b) l'axe des affaires,

du Châtelet à la Défense, la vieille idée de Voie Triomphale ayant pris corps par la décision presque unilatérale de construction du CNIT

c) l'axe de l'industrie automobile,

le long de la Seine aval de Paris, de Billancourt à Flins en passant par Poissy, les ensembles d'habitation ayant suivi les nouveaux ateliers

d) Tandis que les années récentes voyaient l'échec de la tentative d'axe des Administrations publiques des Invalides à Versailles, les autorités de l'organisation de Défense Commune, familiarisées avec les problèmes de logistique, n'ont pas manqué d'implanter leurs établissements en fonction des autoroutes et des grandes voies électrifiées, Shape et Centre Europe étant ainsi convenablement articulés aussi bien sur les organismes internationaux et militaires et les missions diplomatiques de Paris, que sur l'Aéroport d'Orly

Quant aux premières dépenses d'investissement de caractère régional, elles ont été consenties de façon plus ou moins fortuite, en fonction de certaines contingences

a) L'électrification de la ligne de Sceaux et son incorporation au réseau exploité par le métro étaient

bien la première phase de la création d'un métro régional, mais les solutions prévues par la loi de 1941 pour assurer sa liaison avec le réseau urbain n'ont reçu aucune suite

b) L'autoroute du Sud, surtout par sa branche qui dessert l'Aéroport d'Orly, et qui desservira le futur marché d'intérêt national de Rungis, puis quelques autres installations, également par la solution envisagée donnée au problème de son insertion dans le réseau routier du centre, constitue un hybride d'autoroute de dégagement national et de voie express régionale. L'évolution des idées à ce sujet a été remarquablement analysée par E. Bideau, dans un article récent (1)

c) Enfin par une heureuse coïncidence analogue à celle qui a fait de l'autoroute du Sud une voie express régionale, l'électrification des grandes lignes au départ des gares de Lyon, du Nord et de l'Est, a permis de compléter le réseau ferré régional dans des secteurs de la banlieue où le besoin de transport était déjà grand, sans que pour autant toutes les possibilités de développement eussent été préalablement épuisées

✱

(1) Voir Bulletin du P C M Juin 1960

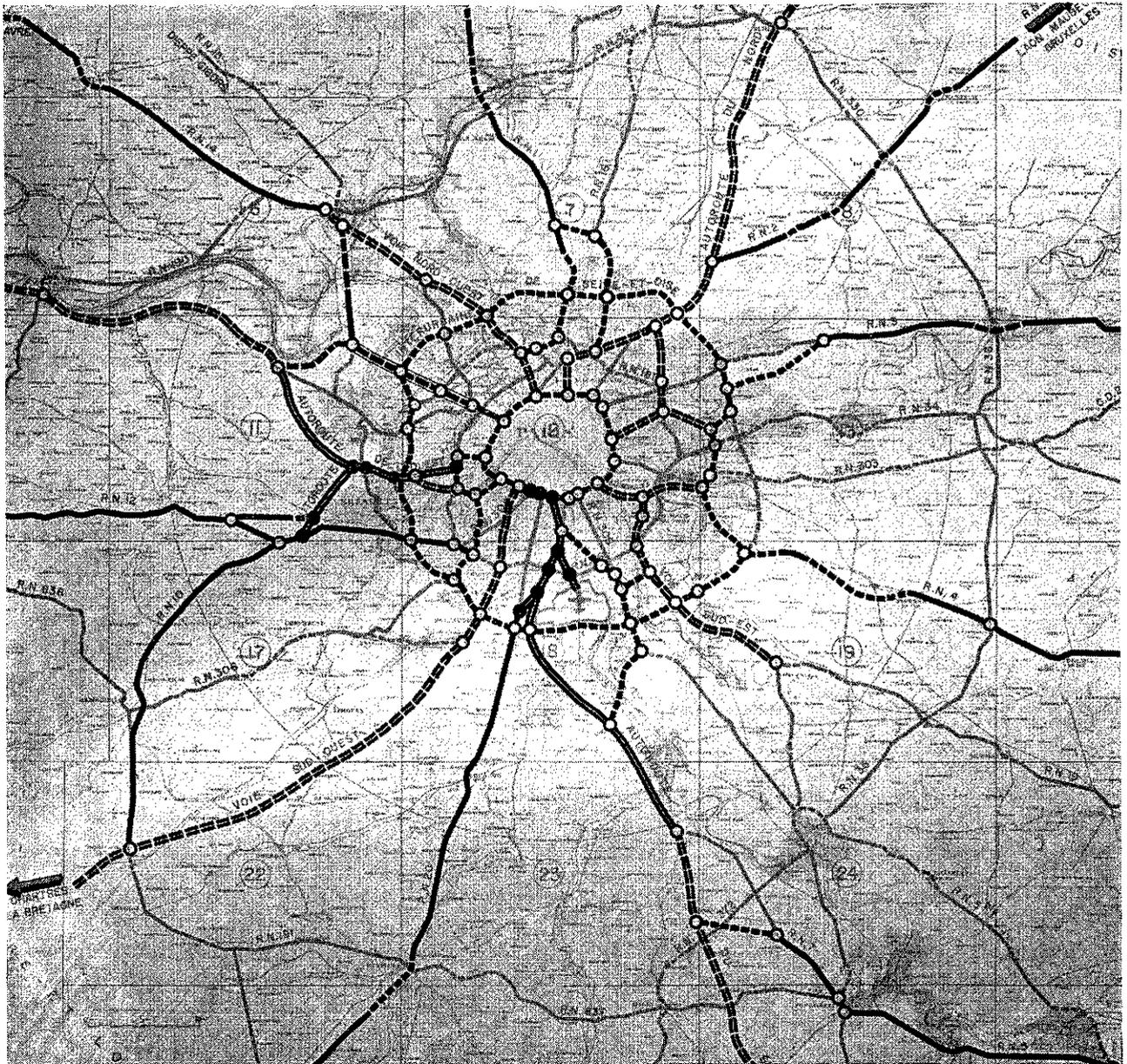
Ainsi, jusqu'alors, le problème n'était pas posé :

— faute de ressources adéquates — de toutes façons, les ressources disponibles très insuffisantes ne permettaient en règle générale aux Services que de s'essouffler à essayer de combler un retard progressivement croissant ;

— faute d'une politique délibérée de développement de la région parisienne — quand l'expansion est insuffisante pour animer à la fois la région parisienne et les autres régions, tout effort de développement

de celle-là est considéré comme frustratoire pour le développement de celles-ci.

Désormais, le choix aura à s'exercer sur un catalogue d'investissements capables de satisfaire, à la fois, la demande passée non épongée, et une demande marginale correspondant aux développements futurs possibles, orientés en conséquence. On aperçoit très vite de tels goulots d'étranglement que les notions de débits limites des éléments ferroviaires et viaires des réseaux actuels amènent à introduire la considération



PLAN ROUTIER
Schéma général annexé au décret du 6 août 1960

classique de la puissance installée également dans ce domaine de l'équipement de circulation et de transport.

Dès lors, le problème maintenant posé comporte un énoncé classique. Après avoir analysé le déficit actuel de puissance installée, l'étude de programmation doit déterminer le taux annuel de son augmentation nécessaire pour faire face :

— à l'accroissement de la population et de l'activité ;

— et à la restructuration de la région parisienne, et en définir la ventilation entre :

— les transports collectifs ;

— et les transports individuels.

Le Commissariat au Plan utilise les procédés de la recherche opérationnelle. Toute la difficulté est ensuite de rendre compatibles, dans le temps et dans l'espace, les programmes d'investissements et les développements de l'urbanisation. Car seule l'application volontaire du Plan d'Aménagement peut jouer le rôle dévolu, par exemple, à l'interconnexion pour l'adaptation des investissements d'Electricité de France aux modalités du développement de la consommation.

Au stade actuel de déphasage entre le développement du logement et de l'emploi et le grand équipement même un changement de rythme dans l'application des mesures classiques ne peut plus suffire. Les investissements de capacité ont porté jusqu'alors, avec une grande persévérance sinon de grands moyens, sur les élargissements de voies urbaines, sur les passages souterrains urbains, sur l'allongement des rames de métro, sur leur transformation en matériel à pneumatiques. Dans la perspective d'une agglomération parisienne de 10 millions d'habitants, les seuls transports collectifs peuvent être évalués à 3,4 milliards de voyageurs-an à comparer aux 1,8 mil-

liards de 1938, alors que le métro est toujours du modèle 1912 modifié 1927. Une augmentation massive de la puissance installée « circulation et transports » ne peut être obtenue que si les investissements de capacité sont simultanément des investissements de productivité, c'est-à-dire si aux améliorations des réseaux existants se superpose la création de deux réseaux express régionaux, viaire et ferroviaire, au rythme annuel de :

15 km de voies express régionales,

3 km de métro express régional.

**

En 16 ans, 650.000 logements ont été construits ou lancés dans la région parisienne. Dans les 10 ans, le programme de construction porte sur 750 ou 800.000 logements ; un bouleversement d'égale envergure est attendu dans les conditions de scolarité et d'emploi. Jamais peut-être, en aucun lieu, ni à aucune époque, de telles possibilités n'auront été rassemblées. Puisse le Premier Ministre de 1970 n'avoir pas à monter à la tribune comme il l'a fait en 1960, lors des débats qui ont précédé l'adoption par l'Assemblée Nationale du projet de loi relatif au district de la région de Paris, pour déclarer : « On ne peut pas dire que les dix dernières années aient vu se réaliser des changements profonds... par rapport à la honteuse anarchie qui, depuis cinquante ans, jette une lèpre sur la région parisienne. »

Le Paris historique est cristallisé sur 25 km². La percée sur les 13.000 km² de la région parisienne est ébauchée. Les urbanistes disent aux Ingénieurs : à vous de jouer.

A. Moqaray,

Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées.

Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

A la demande de quelques Camarades qui n'avaient pu être touchés l'an dernier, le Comité Directeur a décidé de reconduire, pendant l'année 1961, les mesures transitoires déjà en vigueur en 1960.

En conséquence, pourront être admis comme adhérents complets pendant l'année 1961 les Camarades retardataires qui satisfont aux deux conditions suivantes :

1°) leur premier enfant est né après le 31 décembre 1949 ou leur entrée dans le corps est postérieure à cette date ;

2°) ils acceptent de verser, outre leur cotisation normale de 1961, un rappel de 90 NF pour chacune des années antérieures à 1961 pendant lesquelles ils auraient dû cotiser.

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

Séance du Vendredi 2 Mars 1961

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 2 mars 1961 au Ministère des Travaux Publics et des Transports à Paris.

Étaient présents : M. **Durand-Dubief**, Président du P.C.M. ; M. **Bringer**, Vice-Président ; M. **Rouer**, Secrétaire ; M. **Pébereau**, Trésorier ; MM. **Aubert**, **Baste**, **Dauvergne**, **Dreyfuss**, **Funet**, **Gaud**, **Laure**, **Longeaux**, **Laurent**, **Mathieu**, **Pasquet**, **Quérenet**, **Trotel**, **Vasseur**.

Assistaient à la séance : MM. **Brunot**, **P. Laurent**, **Lerouge**.

Absents excusés : MM. **Alias**, **Bourrières**, **Fuzeau**, **Lhermitte**, **Moret**, **Rérolle**, **Saillard**.

1°) Procès-verbal de la séance précédente.

Le Comité ne formulant pas d'observations, le procès-verbal de la séance du 12 janvier 1961 est adopté à l'unanimité.

D'autre part, il est décidé d'apporter le rectificatif ci-après au procès-verbal de la réunion du Comité du 3 juin 1960, (bulletin du P.C.M. de juillet 1960) :

« 7°) Commission administrative paritaire.

« M. **Longeaux** indique les hésitations des représentants du personnel à bien traduire l'opinion prépondérante des Camarades, qu'ils représentent au sein de la Commission Administrative Paritaire, sur des problèmes d'ordre général. La connaissance préalable des points de vue du Comité du P.C.M. à l'égard de certaines questions de principe leur eut été particulièrement utile lors de la dernière réunion de la Commission.

« Il suggère que le groupe I se réunisse après les vacances avec les représentants élus du personnel pour dégager une opinion valable qui puisse les guider dans leurs interventions lors des réunions ultérieures. »

2°) Informations générales.

a) Décès dans le Corps des Ponts et Chaussées :

Le Président fait part au Comité du décès de M. l'Ingénieur Général **Desvignes**, à la suite d'une intervention chirurgicale. Les obsèques ont eu lieu le 13 février à Paris.

b) Inauguration de l'Aérogare d'Orly :

Le Président souligne auprès du Comité la réussite exceptionnelle de la nouvelle aérogare d'Orly, qui fait honneur au Corps des Ponts et Chaussées.

c) Journée d'étude P.C.M.-S.F.U. :

Le Président informe le Comité que la journée d'étude P.C.M.-Société Française des Urbanistes aura lieu

en principe le 18 avril, à la nouvelle aérogare d'Orly, si la scelle des réunions peut être achevée en temps voulu. À l'issue des débats, une visite de l'aérogare sera organisée pour l'ensemble des Camarades qui voudront y participer.

d) Voyage en U.R.S.S. :

M. **Pébereau** indique que le voyage en U.R.S.S. aura lieu en principe du 28 avril au 14 mai 1961. 75 inscriptions ont été enregistrées (dont 15 au titre du G.P.X.) : compte-tenu des défections à prévoir, le voyage pourrait grouper une soixantaine de participants ; les possibilités hôtelières conduisent à prévoir 3 sous-groupes quittant Moscou à 24 heures d'intervalle. Une journée-débat est prévue avec des Ingénieurs russes, pour laquelle il serait intéressant de disposer d'une documentation sur diverses réalisations françaises.

3°) Assemblée générale et banquet.

a) Renouvellement du Comité :

Le Président rend compte au Comité des candidatures enregistrées pour le remplacement des membres sortants du Comité.

b) Rapport moral du Président :

Le Président expose les grandes lignes du rapport moral qu'il se propose de présenter ; après discussion le Comité donne son accord sur ce texte.

c) Banquet :

Le Président informe le Comité que, en accord avec nos Ministres et un certain nombre de Camarades consultés, il a été décidé de remplacer la formule traditionnelle du banquet par un buffet froid, permettant des contacts plus nombreux entre Camarades et avec nos invités.

d) Discours :

Le Président donne connaissance du discours qu'il a l'intention de prononcer, et dont le texte a été communiqué aux membres du Comité. Un certain nombre d'observations sont formulées, dont il sera tenu compte dans la rédaction définitive.

4°) Journées d'Études du P.C.M.

a) Journée de la recherche scientifique dans le Corps des Ponts et Chaussées :

Le président indique au Comité que M. le Ministre des Travaux Publics et M. **Piganiol** ont donné des réponses favorables et encourageantes aux vœux formulés par le P.C.M. à l'issue de la journée sur la re-

cherche scientifique, et qui leur avaient été adressés à la suite de la dernière réunion du Comité.

b) Journées d'étude de 1961 :

Le Président indique que le sujet du cycle d'étude organisé par la Direction des Routes étant « La Rentabilité des Travaux Publics » il est difficile d'adopter pour la journée du P.C.M. un sujet à caractère économique comme il avait été envisagé initialement.

M. **Aubert** propose le sujet suivant : « Les Transports et l'Aménagement du Territoire », qui recueille l'adhésion du Comité.

M. **Lhermitte** a suggéré également de mettre à l'étude l'évolution des structures du Corps des Ponts et Chaussées dans l'avenir.

5°) Rémunérations accessoires.

M. **Bringer** rend compte au Comité de la réunion du groupe de travail spécial qui s'est tenue le matin même pour rechercher une amélioration des rémunérations

accessoires des Ingénieurs des Services Centraux. Les mesures actuellement envisagées concernent seulement la répartition des honoraires afférant à l'année 1960 et touchent seulement la catégorie « Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées » ; pour l'avenir, une réforme plus profonde sera nécessaire en fonction de la refonte générale du système de répartition qui sera rendu nécessaire par la réorganisation des Services.

6°) Contrôle des distributions d'énergie électrique.

Le Président informe le Comité de la réunion qui a eu lieu avec les représentants de la Fédération des Collectivités concédantes et Régies. Cette première réunion a permis un échange de vues à la suite duquel une note d'information a été envoyée aux Ingénieurs en Chef.

Le Secrétaire,
B. Rouer.

Le Président,
M. Durand-Dubief.

MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

TABLEAU D'AVANCEMENT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES POUR LE GRADE D'INGÉNIEUR EN CHEF

Le tableau d'avancement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour le grade d'Ingénieur en Chef a été fixé comme suit pour l'année 1961 :

Cadre permanent :

MM. **Vendryes, Bastard, Protat, Le Prouge, Laure** (inscrits au tableau en 1960), **Menez, Cancelloni, Wilbois, Micaud, Huet (Yves), Robin, Arquie, Pfeiffer, Mahé, Martin P., Poullain P., Vergne, Gerbier, Ramel, Attali, Filippi, Hofmann G., Dillies, Bonnet (Michel), Fournel.**

Cadre latéral :

M. **Lapernon** (inscrit au tableau en 1960).

Cadre spécial des bases aériennes :

MM. **Carlini** (inscrit au tableau en 1960), **Benoît, de Vaucelles.**

NOMINATIONS

M. Paul **Masson**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, précédemment détaché, a été réintégré dans son Administration d'origine à compter du 1^{er} mai 1960. (Arrêté du 12 janvier 1961. J.O. du 11 février 1961).

M. Antoine **Rebuffel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été détaché auprès de la ville de Marseille

comme Chef du Service des Travaux. (Arrêté du 12 janvier 1961. J.O. du 11 février 1961).

M. Emile **Bizot**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été détaché auprès du Commissariat Général du Plan d'Équipement et de la Productivité pour cinq ans. (Arrêté du 23 janvier 1961. J.O. du 11 février 1961).

M. Edouard **Gonnet** Ingénieur des Mines, a été nommé Ingénieur en Chef des Mines à compter du 1^{er} décembre 1960. (Arrêté du 31 janvier 1961. J.O. du 11 février 1961).

M. Roger **Ouvrard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été détaché, pour compter du 1^{er} juin 1960, pour trois ans, auprès de l'Organisation Commune des Régions Sahariennes à Alger, comme Ingénieur en Chef du Service Hydraulique. (Arrêté du 3 février 1961. J.O. du 21 février 1961).

M. Jean **Velitchkovitch**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été promu Ingénieur en Chef pour compter du 31 décembre 1960. (Arrêté du 5 janvier 1961. J.O. du 21 février 1961).

Les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur Général, sont promus Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées :

— pour compter du 1^{er} janvier 1961. MM. **Chamboredon, Ducoussot, Barbet, Curet, Bosano, Godot, Buteau, Corbin, Carpentier :**

— pour compter du 9 février 1961. M. Charles **Martin**. (Décret du 21 février 1961 J.O. du 22 février 1961).

M. Jean **Gandois**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été mis en disponibilité pour compter du 15 février 1961. (Arrêté du 20 février 1961. J.O. du 25 février 1961).

M. Pierre **Faisandier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été mis en disponibilité pour trois ans, à compter du 1^{er} février 1961. (Arrêté du 20 février 1961. J.O. du 25 février 1961).

M. Michel **Rozenholz**, Ingénieur des Mines, a été détaché pour cinq ans, à compter du 1^{er} octobre 1960, auprès du Premier Ministre (Commissariat à l'énergie

atomique). (Arrêté du 3 février 1961. J.O. du 25 février 1961).

RETRAITES

M. Louis-Marcel **Péllissonnier**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 23 mars 1961. (Décret du 22 février 1961. J.O. du 26 février 1961).

M. Achille **Bezombes-Vailhé**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 30 mars 1961. (Décret du 22 février 1961. J.O. du 26 février 1961).

M. Prosper **Gallerneau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 15 mars 1961. (Décret du 22 février 1961. J.O. du 26 février 1961).

AMICALE D'ENTRAIDE AUX ORPHELINS DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Il est rappelé à tous les Camarades qu'ils peuvent, en adhérant à l'AMICALE, prémunir leurs enfants, grâce à l'entraide mutuelle, contre les conséquences, si souvent désastreuses, du décès du père de famille.

MARIAGES.

Notre Camarade J. **Aubriot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Rennes, fait part du mariage de son fils, **Jacques-Hubert**, avec Mademoiselle Catherine **Butzbach**, le 20 mars 1961.

Notre Camarade J. **Baudet**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, fait part du mariage de sa fille **Jacqueline**, avec M. Claude **Pailoux**, Ingénieur E.S.C.I.L.

Mme Jean **Olivier**, veuve de notre Camarade Jean **Olivier**, promo 33 (1914-1957), fait part du mariage de sa fille, Mlle Marie-France **Olivier** avec M. Bernard **Paulien**.

DÉCÈS.

Notre Camarade Jacques **Bouvet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en disponibilité, Président Directeur Général de la S.O.P.E.G., a la douleur de faire part du décès de sa femme, survenu le 23 mars 1961.

Notre Camarade Marcel **Blosset**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite, fait part du décès de sa femme, survenu le 10 mars 1961.

Notre Camarade Pierre **Cot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général de l'Aéroport de Paris, fait part du décès de son père Donatien **Cot**, Ingénieur hydrographe Général de la Marine (C.R.), Membre de l'Académie des Sciences.

Notre Camarade Marcel **Pousse**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Alger, fait part du décès de son père M. Marius **Pousse**, survenu à Alger le 23 février 1961.

Enquête sur l'utilisation de la Langue Française et la diffusion de la Littérature Française à l'Étranger dans le domaine des Sciences de la Terre

Le Bureau de Recherches Géologiques et Minières entreprend une large enquête, à l'échelle mondiale, destinée à faire le recensement des chercheurs et techniciens qui utilisent la langue française, et à recueillir en même temps des indications sur les difficultés qu'ils éprouvent à se procurer la littérature scientifique française.

À cette fin, nous diffusons 3 documents :

- une liste des périodes géologiques publiant des articles de géologie en langue française ;
- un plan de codification des Sciences de la Terre et de l'Art des Mines traduit et publié en 6 langues

(Français, Anglais, Allemand, Italien, Espagnol et Russe) ;

— un questionnaire sous forme de carte-réponse.

Dans toute la mesure du possible, il sera adressé à ceux qui en exprimeront le désir un fascicule spécimen de l'un des périodiques figurant dans la liste signalée ci-dessus.

Pour obtenir l'envoi de ces 3 documents, il suffit d'écrire à l'adresse suivante :

Bureau de Recherches Géologiques et Minières, 74, rue de la Fédération, Paris-15^e.

PROGRAMME DU CINQUIÈME CONGRÈS INTERNATIONAL DE MÉCANIQUE DES SOLS

Le V^e Congrès de la Mécanique des Sols et des Travaux de Fondations se tiendra à Paris du 17 au 22 juillet 1961. C'est sans doute l'un des plus importants congrès techniques intéressant le Corps des Ponts et Chaussées, puisqu'il rassemblera environ 1.500 participants, dont les principaux spécialistes en la matière de tous les pays.

Depuis la création de cette nouvelle branche de la science, par le français **Coulomb**, il y aura bientôt deux siècles, les ingénieurs français et tout spécialement les ingénieurs des Ponts et Chaussées n'ont cessé de s'y intéresser, et pour certains d'entre eux d'y briller d'un éclat particulier.

La Mécanique des Sols ne cesse de pénétrer chaque jour davantage dans toutes les techniques intéressant les services des Ponts et Chaussées, ainsi qu'en témoigne le programme (donné en annexe) des matières traitées lors de ce prochain Congrès. Aussi serait-il souhaitable que le plus grand nombre possible d'ingénieurs des Ponts et Chaussées puisse y participer.

L'inscription des participants doit être faite auprès du Général E. **Caminade** (C.R.), Secrétaire Général du Comité d'Organisation du Cinquième Congrès de Mécanique des Sols, 23, rue de Cronstadt, Paris-15^e.

I. — PROPRIÉTÉS DES SOLS. LEUR DÉTERMINATION

Classification et description des sols; leurs propriétés physico-chimiques et mécaniques, y compris la perméabilité; méthodes et appareils pour la détermination des propriétés des sols.

II. — MÉTHODES DE MESURE DES CARACTÉRISTIQUES DES SOLS EN PLACE ET PRÉLÈVEMENT D'ÉCHANTILLONS.

Méthodes et équipements utilisés sur place: prospection sismique, prospection par mesure de la résistivité et autres méthodes; prélèvement d'échantillons; méthodes pour les mesures de résistance en place, de perméabilité, de pression interstitielle et de pression de terrain, de tassement et de déformation.

III. — FONDATIONS.

A) **Généralités et fondations autres que les fondations sur pieux.** Théorie et pratique des fondations pour bâtiments et autres ouvrages (à l'exception des barrages en terre et des routes), force portante; répartition des pressions; consolidation et tassement; reprise en sous-œuvre; études de fondations en laboratoire et sur place.

B) **Les pieux et les fondations sur pieux.**

Théorie et pratique des pieux et de leur battage, force portante; tassement; essais.

IV. — ROUTES, PISTES D'ENVOL ET VOIES FERRÉES.

Théorie et pratique des fondations pour routes ou voies ferrées; force portante, déformation et tassement; mode de construction en fonction des propriétés du sol et du climat; compactage et drainage des terrains de fondation; sols stabilisés, reconnaissances et études.

V. — EFFORTS EXERCICES PAR LES SOLS SUR LES OUVRAGES.

Poussée des terres sur les murs de soutènement, sur les étalements, sur les batardeaux, sur les revêtements de souterrains; silos et trémies; recherches théoriques sur modèle et sur place de la poussée des terres et de sa distribution; problèmes de construction.

VI. — BARRAGES EN TERRE, TALUS ET TRANCHÉES OUVERTES.

Stabilité des digues en terre pendant et après leur construction; barrages et digues en terre et problèmes de fondation et de filtration; compactage, pression de l'eau interstitielle, affaissements, stabilité des talus naturels, fouilles et excavations sans étais ou soutènement.

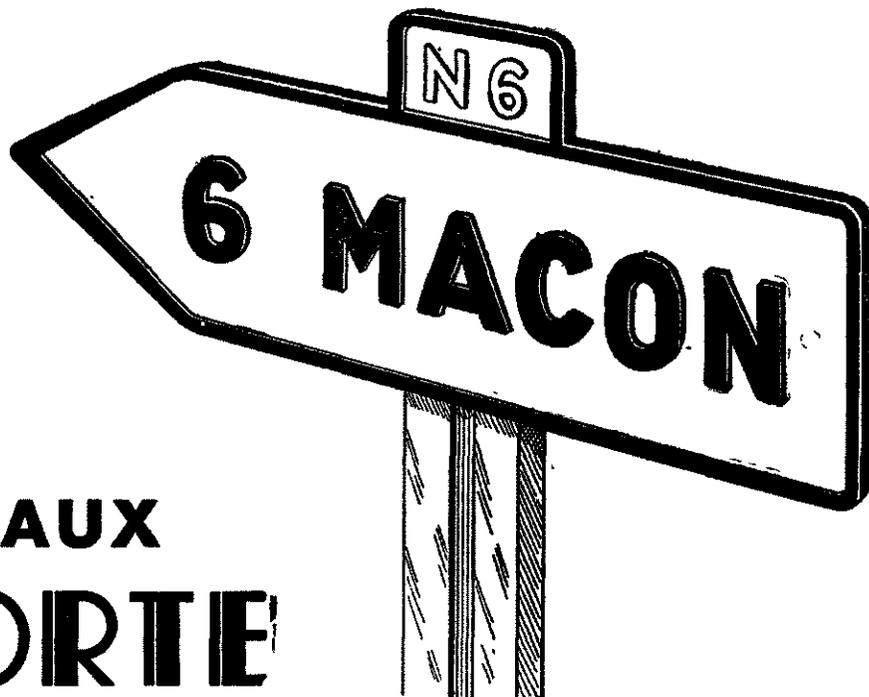
VII. — En outre, dans une **septième option**, seront englobés les problèmes ne trouvant pas dans leur place dans les six premières.

OFFRES DE POSTES

Pour important projet de régulation des grands Lacs, dans cadre projet d'aménagement international du Bassin du Mékong, cherchons Ingénieur Ponts et Chaussées connaissant barages mobiles grandes dimensions et recherches préliminaires. Séjour plusieurs années au Cambodge. Travail sous direction Indienne. Ecrire: B.C.E.O.M. 90, Bd. Latour-Maubourg, Paris 7^e.

On recherche des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de grande classe (30 à 40 ans), connaissant bien l'Anglais, pour situation 3-4 ans minimum à Washington à la B.I.R.D. (service technique). Expérience souhaitable, mais non indispensable, dans les pays sous-développés.

S'adresser à M. l'Inspecteur Général **Valabrègue** au Ministère de l'Industrie, 99, rue de Grenelle, Paris 7^e.



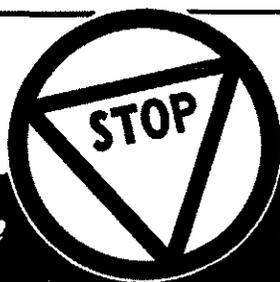
SIGNAUX LAPORTE

52, rue Etienne-Richerand - LYON

Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF
"BEAUJOLIGHT"

SIGNALISATION ELECTRO
AUTOMATIQUE
DE CHANTIERS



SIGNAUX OFFICIELS (Homologués N° 21)
EN TOLE ÉMAILLÉE ou
RÉFLECTORISÉS SCOTCHLITE
SIGNALISATEURS DE CHANTIERS
EN TOLE EMBOUTIE PEINTE ou
RÉFLECTORISÉS SCOTCHLITE ou
EN MATIÈRE PLASTIQUE

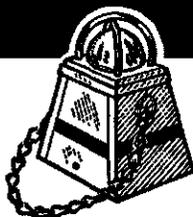
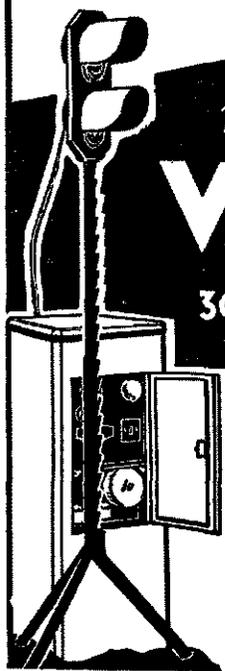


plus de 30 années de spécialisation

VALLETTE & PAVON S.A

30 à 38, rue Descartes, Villeurbanne (RHÔNE)

TÉL. 84-64-97 (2 lignes groupées)



LANterne AR 58
CLIGNOTANTE
A TRANSISTORS



BLOCS CATADIOPTIQUES MAESTRO HOMOLOGUÉS POUR SIGNALISATION
AXIALE ET BALISAGE



TYPE PLASTIC ANTIVENT
SUR SUPPORT IRRÉVERSIBLE -
INACCROCHABLE - REPLIABLE

R.C.
54-B-113

FOIRE DE LILLE, du 22 AVRIL au 7 MAI - PELOUSE CENTRALE - TRAVAUX PUBLICS

*Béton
urgents*

*contre
l'usure*

*contre
les corrosions*

**FONDU
LAFARGE**

LE CIMENT QUI DURCIT EN 1 JOUR

SOCIÉTÉ ALSACIENNE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES

CAPITAL DE 40.650.000 NF

**Câbles pour le transport de l'énergie sous
toute tension.**

Câbles de télécommunications.

**Conducteurs incombustibles à isolant minéral
et câbles chauffants "PYROTENAX".**



CABLERIE DE CLICHY

152-180 quai de Clichy — **CLICHY** — (Seine)

PEReire 39.00