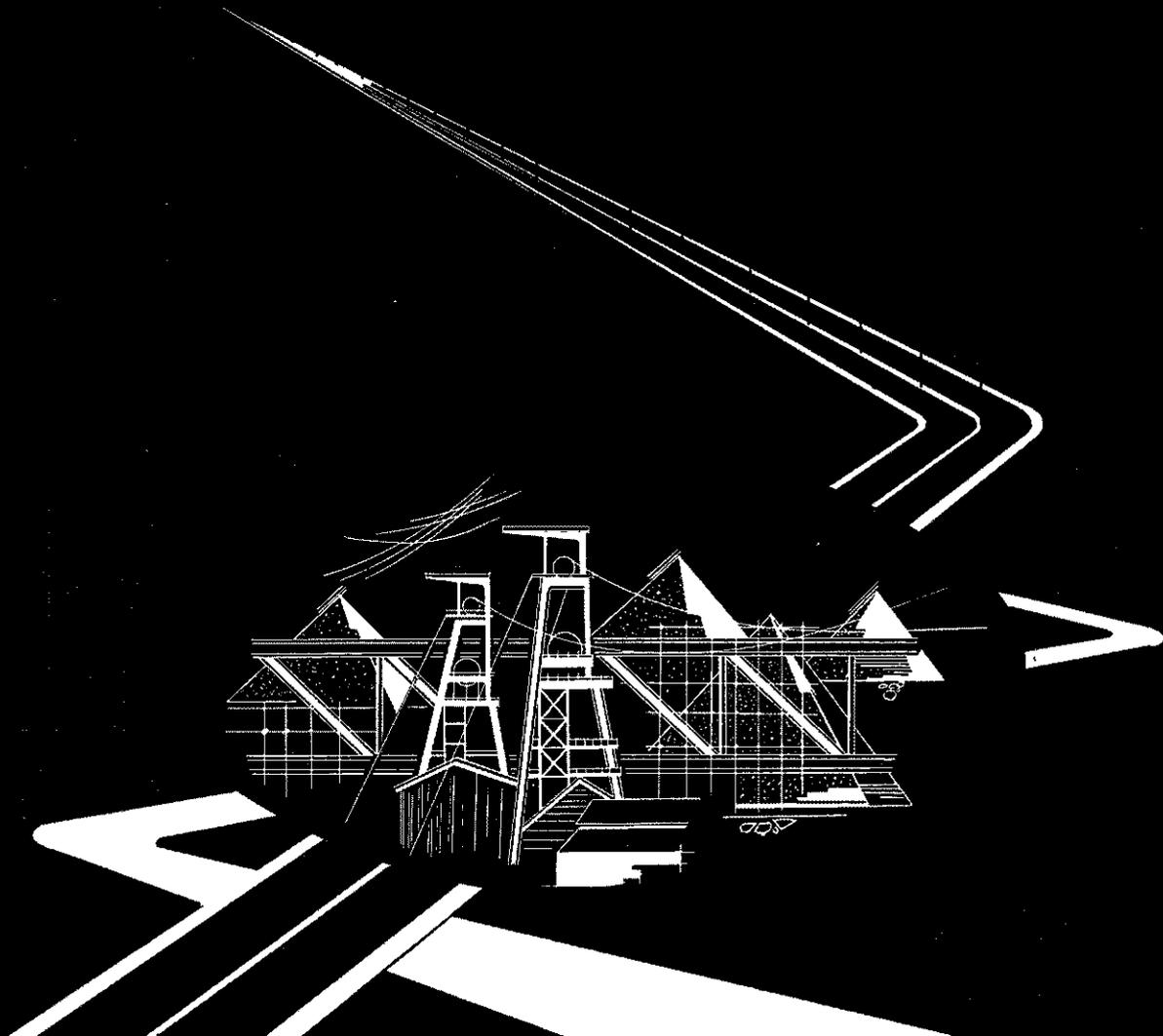


BULLETIN DU

PCM

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS
DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

28 Rue des Saints-Pères - Paris-7^e





SIGNAUX LA PORTIE

52, rue Etienne-Richerand - LYON

Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF

"BEAUJOLIGHT"

ENTREPRISES ALBERT COCHERY

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 13.860.00 NF

SIÈGE SOCIAL :

6, rue de Rome - PARIS (8^e)

Téléph. EUROPE 31-87 (10 lignes groupées)

Télégrammes : SUPERACCO-PARIS



GOUDRONS RECONSTITUÉS

GOUDRONS SPÉCIAUX pour ROUTES

TARMACADAM DE LAITIER

ÉMULSIONS DE GOUDRON

ET DE GOUDRON BITUME

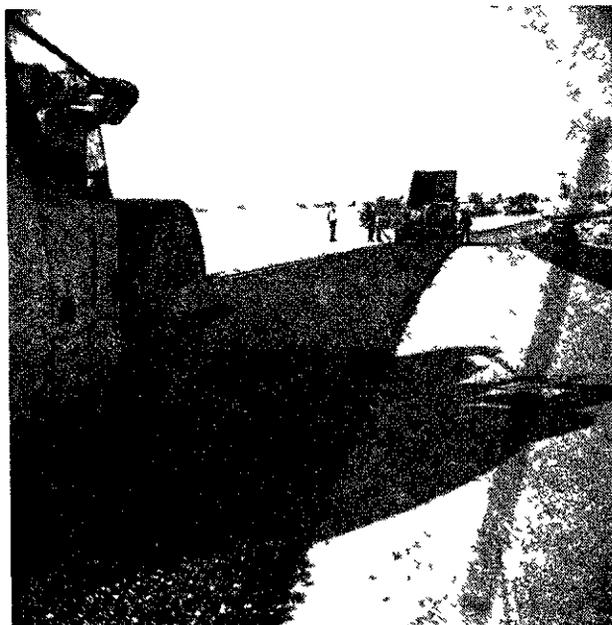
MATÉRIAUX ENROBÉS spéciaux p^r TROTTOIRS

BÉTONS BITUMINEUX



CONSTRUCTION et ENTRETIEN de CHAUSSÉES

PISTES D'ENVOL



**ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS
DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET DES MINES**

SIÈGE SOCIAL :

28, rue des Saints-Pères, 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

Départ en retraite de M. Bernard RENAUD, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées	2
Compte-Rendu du voyage du P.C.M. en U.R.S.S. : Vingt-six ans après	6
Chronique anecdotique :	
Petite histoire du grand VICAT	13
Variétés : Divagations dans le Vocabulaire des Voies de Communication	13
Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 20 octobre 1961	14
La page des retraités	16
Mutations, promotions et décisions dans le personnel	17
Activité des Groupes régionaux : Groupe du Sud-Est	19
Quatorzième Concours International d'Appareils Chasse-Neige : du 4 au 7 février 1962	19
Offre de poste	19
La page du trésorier	20

Départ en retraite de M. Bernard RENAUD

Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées

M. Robert BURON, *Ministre des Travaux Publics et des Transports a présidé la séance du 18 octobre 1961 du Conseil Général des Ponts et Chaussées à l'occasion du départ en retraite de M. le Président Bernard RENAUD. Nous sommes heureux de pouvoir publier les allocutions prononcées dans cette circonstance et de nous associer ainsi, parallèlement à la démarche faite au nom du P.C.M. par une délégation de son Comité, à l'hommage officiel rendu à celui qui a tenu une place si importante dans la vie du Corps des Ponts et Chaussées au cours d'une éminente carrière, et qui conserve toujours la cordiale et déférente sympathie de tous les Camarades. Nous présentons également nos respectueuses félicitations à M. le Président Pierre RENAUD, appelé à occuper le plus haut poste dans la hiérarchie des Ponts et Chaussées.*

Allocution de M. le Ministre Robert BURON

Messieurs,

En venant présider, à cette heure de la journée, une Assemblée plénière du Conseil Général des Ponts et Chaussées, je l'ai obligé à faire une entorse à la règle presque aussi ancienne que l'institution elle-même qui veut qu'il se réunisse le mercredi après-midi.

Vous m'en excuserez. Prenant en considération mon désir de marquer la solennité de cette séance, vous vous souviendrez que le mercredi est, en vertu d'une longue tradition, jour de réunion du Conseil des Ministres auquel je dois assister. Il me faut aussi, ce même jour, prendre part à une réunion du Conseil Supérieur du Plan qui se tient sous la présidence de M. le Président de la République. Le Conseil Général des Ponts se réunit assez rarement sous la présidence du Ministre des Travaux Publics. Le Conseil Supérieur du Plan se réunit encore plus exceptionnellement sous la Présidence du Président de la République.

Je sais gré, Messieurs, aux membres du Conseil Général des Ponts d'avoir bien voulu tenir compte de mon emploi du temps. Modifiant leurs projets, ils assistent aujourd'hui en grand nombre à cette séance ; ils sont presque tous là, rendant par ce geste un hommage à M. le Président Bernard **Renaud**.

Vous êtes, Monsieur le Président, la vivante illustration de la tradition, de la tradition d'un grand Corps qui dans votre cas est aussi la tradition d'une famille. Ne comptez-vous pas dans votre famille de nombreux Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées et même un Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées ?

Vous m'avez dit, mon cher Président, que cette tradition allait s'éteindre... Hélas... curieuse et peut-être providentielle coïncidence, le nom de votre « héritier-présomptif » prolonge l'écho de votre nom...

Messieurs, le nom du Président Bernard **Renaud**

n'est pas seulement pour nous tous le nom d'une longue tradition familiale et professionnelle, c'est le nom d'un homme dont nous apprécions les exceptionnelles qualités de cœur et d'esprit. Il est synonyme de compétence et de dévouement, de dignité et de simplicité.

Nous savons tous ce qu'une carrière professionnelle exceptionnellement brillante doit ici, comme presque toujours, à une vie familiale exemplaire. Je suis certain de répondre au désir de MM. les Ingénieurs Généraux en associant aujourd'hui à l'expression de notre gratitude émue Madame **Renaud** et toute la famille du Président Bernard **Renaud**.



Monsieur le Président Pierre **Renaud**, vous assurerez désormais la Vice-Présidence du Conseil Général des Ponts, vous présiderez ses séances lorsque le Ministre des Travaux Publics ne pourra le faire.

Laissez-moi évoquer un souvenir : celui des premières heures que j'ai passées au Ministère des Travaux Publics. Parmi mes premiers visiteurs figurèrent des représentants syndicaux des cheminots. A votre insu, bien sûr, ils me firent votre éloge en termes dont j'ai conservé la mémoire. Comment n'aurais-je pas été frappé par la constatation qu'un Ingénieur Général de votre qualité suscitait une manifestation spontanée d'estime de la part d'agents d'exécution et de conception de la S.N.C.F. appartenant à des échelons très divers de la hiérarchie...

Tout au long d'une belle carrière vous avez porté l'intérêt qu'ils méritent aux problèmes ferroviaires. Rien d'ailleurs de ce qui concerne l'Administration des Ponts et Chaussées ne vous est étranger. Aussi bien êtes-vous entouré de l'estime de vos collègues et digne à tous égards d'assurer la Présidence du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Chacun sait quel soin vous apportez à l'examen des problèmes de

Défense Nationale dont le Ministre des Travaux Publics a à connaître. Votre autorité est, en l'espèce, universellement reconnue... Rien qu'en voyant l'Ingénieur Général Pierre **Renaud**, chacun devine le Général... qui ne l'ignore pas..

**

Messieurs, je suis trop rarement parmi vous... un emploi du temps chargé en est la cause... Quelles que soient les nécessités de celui-ci je veux désormais m'attacher à vous voir plus souvent.

J'ai le propos de multiplier mes rencontres avec les Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées. J'en trouve déjà de nombreuses occasions dans mes tournées fort fréquentes en Province, dans les conversations que j'ai avec tel ou tel d'entre vous au sujet de telle ou telle mission qui lui est confiée. Ma relative longévité ministérielle fait que nous nous connaissons bien. Mais, je souhaite pourtant que l'existence du Conseil Général des Ponts et Chaussées me soit une occasion de contacts plus étroits et plus suivis avec vous. Ceci est conforme à l'esprit d'une réforme administrative qui a été élaborée sous l'égide du Président Bernard **Renaud** et qui verra ses contours se préciser sous l'égide du Président Pierre **Renaud**.

J'ai souvent et longuement insisté sur trois aspects de vos tâches.

Et, d'abord, leur caractère proprement économique auquel il faut nécessairement attacher de plus en plus d'importance.

Au sujet des tâches d'aménagement régional — second aspect de votre mission — je redis ce que je vous disais voici un an et demi : bien que les structures administratives actuelles ne soient pas exactement celles que nous aurions souhaitées, cependant elles ne feront jamais que l'on puisse se passer de vous. On peut donner tous les pouvoirs théoriques à MM. les Préfets, on peut confier toutes les tâches que l'on veut, de coordination conceptuelle ou de conception coordinatrice, à MM. les Délégués de tel ou tel Ministère, on peut nommer des Commissaires plus ou moins Généraux pour telle ou telle tâche, en définitive, il n'y a pas d'aménagement du territoire et d'économie régionale sans des travaux publics importants des infrastructures pensées, une politique tarifaire et une politique de conception générale d'orientation des trafics. Vous resterez donc, Messieurs les Inspecteurs Généraux, dans les régions où vous vous trouvez placés, les agents nécessaires pour contrôler l'action de tant d'organismes(que la loi de **Parkinson** vérifiée en Grande-Bretagne entraîne à se développer).

Votre tâche a un troisième aspect dû à l'importance des questions internationales : il est indispensable que le Conseil Général des Ponts et Chaussées se préoccupe de ces questions. Leurs incidences sur les travaux nationaux sont en effet, certaines.

Lorsque, par exemple, nous nous attachons à dé-

finir une politique commune des transports, dans le Marché Commun, nous partons de « règles du jeu » nationales qu'il faut définir et préciser.

L'importance actuelle des problèmes internationaux, qui est de premier ordre, a conduit à l'institution d'une 5^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, dont la Présidence a été confiée à M. **Dorges**.

Traditionnelle et irremplaçable sur le plan de la technique et de son évolution, efficace sur le plan de l'économie nationale, l'intervention du Conseil Général des Ponts se développera dans les années à venir sur les plans de l'action économique régionale et de l'organisation économique internationale.

Sur ces plans, j'aurai des occasions de plus en plus fréquentes de travailler avec vous et d'exercer mes fonctions de Président du Conseil Général des Ponts. Je m'en réjouis. Je sais qu'animé par le Président Pierre **Renaud** après l'avoir été par le Président Bernard **Renaud**, le Conseil Général des Ponts exerce une action efficace et bienfaisante.

(Applaudissements).

Allocution de M. le Président Bernard **RENAUD**



Monsieur le Ministre,

Je suis profondément touché de l'honneur que vous me faites : malgré vos lourdes occupations, vos préoccupations même, vous avez tenu à venir dire au Vice-Président que je suis encore pour quelques jours, les adieux du Conseil Général des Ponts et Chaussées dont vous êtes le Président.

Les paroles élogieuses que vous avez prononcées à mon égard étaient empreintes de la bienveillance coutumière que nous vous connaissons et dont vous m'avez donné encore à nouveau la marque en me décernant le titre de Président honoraire. Vous me voyez très confus mais peut-être pas absolument convaincu de tout ce que vous venez de dire à mon égard. Par contre, je m'associe sans réserve aucune à l'éloge si mérité que vous avez fait de mon successeur, à qui je souhaite, sûr de ne pas me tromper, plein succès dans ses nouvelles fonctions.

L'émotion que l'on éprouve en pareille circonstance se nourrit en quelque sorte du passé et c'est un hymne de reconnaissance qui vous monte aux lèvres, du fond du cœur, à l'égard de tous ceux ou celles qui vous ont élevé, vous ont éduqué, vous ont instruit, guidé, vous ont aidé, entouré, soutenu ou conseillé dans la vie.

Je vous épargnerai un long retour sur mon passé et m'attarderai seulement quelque peu sur ces 14 dernières années (deux septennats) pendant lesquelles il m'a été donné d'exercer de hautes fonctions dans ce Ministère : pendant 8 ans 1/2, celle de Directeur du Personnel ; pendant 5 ans 1/2, celles de Vice-Président.

J'ai éprouvé de grandes satisfactions au cours de ma carrière dans ce Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées auquel m'attachaient de solides traditions familiales, ininterrompues depuis le Premier Empire.

J'aurais été, certes, bien surpris si, jeune Ingénieur, on m'eût prédit qu'un jour je parviendrais au sommet de la hiérarchie. Les rares fois où j'avais eu à rendre visite au Directeur du Personnel dans son bureau, je m'étais toujours promis, en sortant, que je ne m'assiérais jamais dans son fauteuil ; et cependant, pendant plus de 8 ans, j'ai occupé le fauteuil de Directeur du Personnel, assis devant la table même sur laquelle, en 1855, Rouher, Ministre des Travaux Publics d'alors, avait signé la décision désignant mon grand-père Renaud, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, pour représenter la France dans le Comité international de 5 membres qui, accompagnant de Lesseps, avait pour mission d'arrêter sur place le tracé du futur canal de Suez.

Les grandes satisfactions que j'ai éprouvées au cours de ces 8 années n'étaient certes pas dans ces discussions interminables et parfois quelque peu byzantines que j'avais à mener avec mes pairs d'autres Ministères et qui exigeaient, pour aboutir, croyez-le bien, une longue persévérance. Mais ce sont tous les contacts personnels, confiants et cordiaux, que j'ai eus avec les uns et les autres qui m'ont procuré alors de grandes joies, que ce soit avec le personnel même de la Direction, qui formait une belle équipe de travail, solide, dévouée, tirant toujours avec ardeur dans le même collier ; que ce soit avec les représentants des divers Syndicats avec qui les discussions, souvent bien instructives pour le Directeur, restaient toujours cordiales ; que ce soit enfin avec les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour qui ma porte était toujours grande ouverte, mais plus spécialement avec les Inspecteurs Généraux, qui m'ont puissamment aidé de leurs avis, de leurs conseils. Sans doute de grands vides se sont produits dans leurs rangs, puisque, en deux années, la mort a frappé dix d'entre eux, mais ceux que j'ai pu connaître comme Directeur représentent encore pendant le tiers de cette Assem-

blée. Qu'ils soient donc profondément remerciés de leur collaboration si précieuse et, je puis dire, irremplaçable qui m'a permis de gagner la confiance de tous les Ministres sous les ordres desquels j'ai servi pendant ces 8 années passées.

Au Conseil, je ne vous apprendrai pas, Monsieur le Président, toute l'objectivité, le sérieux et j'ajoute la compétence avec lesquels les affaires que vous lui soumettez sont étudiées. En séance, les discussions, se poursuivant toujours dans une atmosphère si précieuse de bonne entente, n'en restent pas moins animées, chacun sachant défendre avec ardeur son avis personnel. Le rôle principal d'un Président de séance n'est-il pas de permettre à chacun d'exposer, en toute liberté, son point de vue ? J'espère, mes chers Camarades, n'avoir pas failli sur ce point à ma fonction, et je vous suis bien reconnaissant d'avoir facilité à ce point ma tâche. Je m'en voudrais de passer sous silence le labeur si fécond des Présidents de Section, labeur qu'ils assument avec tant de compétence et de dévouement. Je les remercie de la confiance qu'ils n'ont cessé de m'accorder.

Je conserverai, soyez-en assurés, mes chers Camarades, de ces 5 années passées parmi vous, un grand souvenir me rappelant également avec plaisir tous les rapports personnels et amicaux que j'ai eus avec les uns et les autres.

Me tournant vers mon successeur, je lui dirai : Mon cher Ami, dans quelques jours je te transmettrai le flambeau ; il sera, j'en suis sûr, en de bonnes mains. La tâche qui attend le Conseil Général des Ponts et Chaussées dans les années à venir sera lourde et pleine de responsabilités.

Grâce à l'impulsion persévérante que vous avez exercée sur le Gouvernement, Monsieur le Ministre, et qui se manifeste déjà par une augmentation notable de nos crédits ;

sous l'aiguillon du Marché Commun ;

en présence de la poussée démographique, à laquelle, je dois l'avouer, j'ai été appelé à prendre une modeste part ;

l'opinion, après avoir erré si longtemps, commence enfin à entrevoir l'importance primordiale que jouent les Transports dans l'économie.

Notre maître, M. Colson, nous l'enseignait déjà il y a un demi-siècle : « Tous les actes, nous disait-il alors, qui commandent la Production, industrielle ou agricole, qui créent des richesses, se ramènent en fait à des déplacements, des manutentions, des transports. »

L'activité de notre Ministère est donc vraiment fondamentale ; il semble qu'on s'en souvienne maintenant davantage, lorsqu'on étudie ce vaste et difficile problème de l'aménagement du territoire ainsi que les problèmes internationaux.

Je terminerai en vous renouvelant, Monsieur le

Ministre, l'expression de ma profonde gratitude et en vous disant, mes chers Amis, tout le plaisir que j'éprouverai à vous revoir pendant ma retraite.

(Applaudissements).

Allocution de M. le Président Pierre RENAUD



Monsieur le Ministre,

Permettez à celui que vous avez appelé à prendre la succession de M. Bernard **Renaud** à la tête de ce que vous voulez bien appeler parfois l'Académie des Ponts et Chaussées de vous dire son remerciement.

À vrai dire ce remerciement, et je suis certain que vous m'en saurez gré, sera-t-il moins long que ceux qui sont prononcés quai Conti.

Je n'oserais d'ailleurs pas abuser de votre temps et, au surplus, la partie la plus longue des discours académiques des récipiendaires est-elle consacrée au panégyrique du prédécesseur, alors que celui-ci, Dieu merci, est bien vivant, encore qu'il soit atteint du mal implacable qu'est la limite d'âge.

Cette Académie, comme vous l'appellez, Monsieur le Ministre, si elle présente quelques apparences communes avec les classes de l'Institut de France, offre malgré tout des caractères réels qui sont fort différents.

Parmi les apparences communes, je citerai le fait qu'être de l'Académie, comme d'être membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées, constitue pour les uns comme pour les autres une consécration dans leurs domaines respectifs d'activité.

Je citerai également le fait qu'ici, comme au Palais Mazarin, s'ouvrent souvent des débats doctrinaux et s'élaborent parfois des formules aussi minutieuses que dans une Commission de Grammaire ; mais je dois noter de grandes différences car ces débats doivent aboutir à des conclusions réalistes, à des approbations de projets avec ou sans modifications, projets qui se traduiront dans le sol, dans nos paysages, par des ouvrages qui doivent durer et remplir pleinement

leur objet au moindre prix, ces formules doivent revêtir la forme d'instructions dont la précision, la clarté sont des conditions de leur interprétation correcte par les Services d'exécution et, par suite, du bon accomplissement du Service Public auquel tous ceux qui sont ici sont passionnément attachés, comme ils l'ont prouvé en demeurant dans les cadres de l'Administration.

Au demeurant, je sais, Monsieur le Ministre, que nonobstant les traits d'humour qui vous sont familiers, vous ne méconnaissez pas le sérieux et l'importance de cette Assemblée, et je n'en pourrais trouver une meilleure preuve que dans le fait que vous êtes venu plusieurs fois déjà la présider effectivement, conformément à des dispositions institutionnelles désormais plus que séculaires, mais qui, dans la pratique tout au moins, au cours de ces dernières années, étaient quelque peu tombées en désuétude.

En venant la présider à nouveau aujourd'hui, pour les adieux de mon prédécesseur, vous nous donnez encore une preuve d'estime que nous ressentons tous, et vous ne m'en faites qu'éprouver plus vivement l'honneur que vous m'avez fait en me choisissant comme Vice-Président.

Ces remerciements étant donc réduits à la première partie du discours académique, celle qui lui donne son nom, je ne voudrais pas cependant que cette brièveté soit interprétée comme une méconnaissance de dette.

Monsieur le Ministre, je voudrais vous dire que l'honneur qui m'est fait, je dois le partager avec tous ceux qui l'ont permis.

En effet, dans un Corps comme le nôtre étroitement uni — Monsieur **Tardieu**, plus caustique que vous-même, ne l'avait-il pas appelé un jour, devant moi, une congrégation —, nous sommes tous solidaires et il est souvent bien difficile de distinguer dans une œuvre finale, qu'il s'agisse d'un ouvrage d'art ou qu'il s'agisse d'un texte administratif fondamental, la part qui revient aux uns et aux autres, qu'il s'agisse des collaborateurs immédiats ou qu'ils s'agisse même des prédécesseurs.

Un des éléments caractéristiques des œuvres principales du Corps des Ponts et Chaussées c'est la durée, non pas seulement celle des ouvrages eux-mêmes, mais celle de leur conception et de leur réalisation.

Dans ma carrière d'ingénieur, il m'a été donné de concevoir des projets que mes successeurs ont réalisés dix et vingt ans après, comme j'ai été conduit à exécuter des travaux dont l'idée originale remontait à plusieurs lustres.

Il va de soi que seule une grande continuité de vue peut assurer des créations qui se développent sur une aussi longue période de temps.

Et c'est cette nécessité, d'autant mieux comprise par tous que ceux-ci ont une formation commune, consolidée par l'expérience quotidienne, qui donne

quelquefois à notre Maison un aspect un peu monolithique, parfois critiqué mais indispensable dans un tel métier.

Nous sommes donc solidement liés les uns aux autres et nos œuvres sont des œuvres communes où l'originalité de chacun se fond dans l'ensemble et où les mérites individuels sont parfois bien difficiles à déceler.

L'honneur qui m'est fait est donc dû en grande partie à tous ceux qui ont été soit mes chefs, soit mes collaborateurs, soit mes prédécesseurs, et vous me permettez de le souligner et d'avoir en ce moment une pensée pour eux, non par suite d'une modestie de convenance, mais parce que c'est la réalité.

Vous venez de le rappeler, Monsieur le Ministre, le Conseil a été réorganisé récemment par un décret et un arrêté du 12 janvier dernier.

A vrai dire, le fait de la multiplicité des organismes divers qui se sont développés avec une rapidité quelque peu inquiétante depuis la Libération, comme le

fait de la suppression du Conseil Supérieur des Travaux Publics dont le Conseil Général des Ponts et Chaussées constituait le noyau, n'avaient pas manqué d'avoir diverses répercussions sur son rôle.

Bien que le texte préparé pour définir à nouveau celui-ci d'une manière assez précise n'ait pas été en définitive retenu, il n'en demeure pas moins que, dans sa nouvelle structure, le Conseil, avec ses diverses formations et notamment avec celle, toute nouvelle, du Comité de l'Inspection Générale, qui assure une liaison plus étroite et mieux définie avec les Directeurs de l'Administration Centrale, doit pouvoir rendre tous les services que vous estimez devoir lui demander et auxquels il s'efforcera de répondre, car, au nombre de ses caractéristiques dont j'énumérais quelques-unes tout à l'heure, il en est une qui lui est généralement reconnue, celle d'un dévouement total à la chose publique, et une autre de tradition constante, celle d'une absolue loyauté.

(Applaudissements).

COMPTE RENDU DU VOYAGE DU P. C. M. EN U. R. S. S.

DU 29 AVRIL AU 16 MAI 1961 (*suite et fin*)

VINGT-SIX ANS APRÈS

Le 22 juin 1935, un groupe de 28 membres du P.C.M. partait pour l'U.R.S.S. Il visita successivement Moscou, Léninegrad, le barrage du Volkhov, Zaporogïé (barrage du Dniepr), Kharkov, Kiev, et rentra à Paris le 10 juillet.

Trois des membres de cette tournée participèrent au voyage de 1961. Je suis l'un d'eux, et je vais m'efforcer d'indiquer, aussi brièvement que possible, les impressions que la confrontation de ces deux expériences m'a laissées.

Je me dois de faire une remarque liminaire.

En U.R.S.S., il est très difficile à l'homme de bonne foi de se faire une opinion. En effet :

a) Quelqu'étendue qu'ait pu être notre information, elle ne porte que sur une part insignifiante de l'énorme ensemble que constitue ce pays. Notons en particulier que la plus petite des villes que nous avons visitées a encore l'importance de Marseille.

b) On peut difficilement attacher une valeur absolue aux renseignements nécessairement fragmentaires que l'on recueille soi-même, car ils sont fréquemment

controuvés par ceux qui ont été enregistrés par d'autres membres du même groupe.

c) Avec la meilleure volonté du monde, il est sans doute impossible de s'abstraire complètement de ses informations et de ses opinions antérieures.

Il ne faut donc pas s'étonner de ce que l'unanimité ne se soit pas faite parmi les trois « anciens », et que la présente note ne représente que l'opinion personnelle de son signataire.

Rappel historique.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler dans quel contexte avait lieu le voyage de 1935.

Après la consolidation du pouvoir soviétique, une crise agricole très sévère amena Lénine à adopter une attitude libérale à l'égard des campagnes ; ce fut la N.E.P. (nouvelle politique économique). Puis, en 1927, Staline reprit le processus de collectivisation. Les paysans qui s'étaient enrichis pendant la Nep, les Koulaks, furent expropriés et en partie au moins déportés.

A cette époque de nombreux enfants, les bezpri-zornys, livrés à eux-mêmes, formèrent des bandes comme celles dont un film russe célèbre (le Chemin de la Vie) retraça les aventures.

La tournée en rencontra à plusieurs reprises, et l'un de ses membres en fut même la victime.

Ce n'est que peu avant 1935 que l'U.R.S.S. commença à entr'ouvrir ses portes aux touristes. Le voyage du P.C.M. ne fut donc pas un exploit, mais fut une nouveauté.

Peu avant nous, les visiteurs les plus remarquables avaient été Pierre Cot, le Président Herriot, le ministre Pierre Laval, André Gide, Romain Rolland (qui se trouvait à Moscou en même temps que nous), etc.

Toutefois, les facilités offertes aux étrangers avaient été réduites à la suite du récent assassinat de Kirov.

Ce sont notamment ces mesures restrictives que l'on invoqua pour nous refuser la visite du Kremlin.

L'aspect de la rue.

a) la circulation. — Il y a toujours un nombre énorme de piétons, et une absence quasi totale d'engins à deux roues (motorisés ou non). Par contre, les voitures sont incomparablement plus nombreuses qu'il y a 26 ans.

Le trafic est très largement inférieur à celui des grandes villes occidentales, mais il est déjà très important, alors qu'il était autrefois presque nul.

A noter la proportion très élevée de véhicules utilitaires (1/3 à Moscou, 1/2 dans les autres villes, 80% en campagne).

b) les maisons. — Il faut en distinguer plusieurs sortes. Il existe à Moscou et à Kiev des gratte-ciel datant de la dernière décennie, qui, de loin, paraissent bien construits. D'autre part, on développe partout des ensembles d'habitation type H.L.M., sur lesquels je reviendrai. Ils se présentent avec un aspect monotone pas très agréable. Les immeubles anciens des villes sont dans un état généralement médiocre, mais pas sensiblement plus qu'à Paris.

Enfin, dans le peu de contacts que nous avons eus avec les campagnes, nous avons vu presque uniquement des maisons en bois, parfois peintes à neuf de couleurs vives, mais souvent extrêmement délabrées. Nombreuses sont celles qui se sont partiellement effondrées d'un côté, mais qui sont quand même habitées.

c) les magasins. — C'est ici sans doute que le changement m'a le plus frappé. En 1935, il y en avait peu, et leurs vitrines ne contenaient que des photos de Staline et des placards de propagande.

Aujourd'hui, il y en a des quantités, et ils sont en général largement conçus, avec de grandes enseignes, souvent lumineuses. Les vitrines sont pleines de marchandises. Toutefois, elles ne contiennent aucune denrée périssable. C'est ainsi que les vitrines des poissonneries et des boucheries n'exhibent que des boîtes de conserve.

Dans le centre on trouve des commerces totalement inexistant autrefois, tels que les « magasins de cadeaux », les boutiques de modes, les marchands d'étoffes, les modistes, etc.

Malgré ce développement, le nombre des points de vente reste certainement très faible, car bien que la durée d'ouverture soit considérable (beaucoup de magasins restent ouverts très tard, jusqu'à 23 heures certains jours, et aussi le dimanche) il y a des queues partout.

d) la publicité. — On rencontre partout des panneaux s'adressant au public. Beaucoup d'entre eux contiennent des conseils de sécurité, beaucoup d'autres des slogans de propagande, en particulier sur le plan septennal en cours.

Mais il y en a aussi de caractère nettement publicitaire en faveur de la caisse d'épargne, de la loterie nationale, des divers moyens de transport. J'ai même vu une réclame pour une lessive en poudre.

En 1935, il n'y avait guère que la propagande et le plan quinquennal.

Les gens.

Je reviendrai plus loin, à propos du niveau de vie, sur leur aspect physique. Je veux noter leur calme, leur amabilité avec les étrangers (tout au moins avec les Français, car un incident m'a montré que les Allemands étaient par contre fort mal vus), leur souci de correction.

La discipline de la circulation est médiocre, beaucoup moins stricte qu'à Londres par exemple. La « resquille » dans les queues ne semble pas fréquente, mais elle existe.

A noter que, dans de nombreux autobus, il n'y a pas de contrôleur. Le voyageur dépose le prix de son transport dans une caisse et prend lui-même son billet, sous le contrôle des autres voyageurs. C'est d'ailleurs fort incommode lorsqu'on n'a pas de monnaie.

La condition féminine.

En 1935, on insistait beaucoup sur l'égalité totale des sexes. Nous avons en effet pu constater son corollaire, savoir la présence de nombreuses femmes dans des professions pénibles.

Nous en avons vu qui étaient terrassières aux chantiers de construction du métro, conducteurs de poids lourds, etc.

Au cours des milliers de kilomètres parcourus sur les chemins de fer, nous n'avons pas vu une seule équipe d'entretien de voie qui ne fut composée exclusivement de femmes.

On s'en flattait, d'ailleurs, et les revues reproduisaient complaisamment le portrait d'une femme chef d'équipe à la coulée d'un haut fourneau.

Nous ne pouvons dire si ceci a changé, mais à coup sûr on n'en parle plus, peut-être trouve-t-on maintenant

cela tout naturel. Si nous avons vu une équipe de point à temps intégralement féminine, nous ne pouvons citer d'exemples analogues à ceux d'autrefois.

Par contre on voit réapparaître la coquetterie : magasins de mode, patrons vendus dans les magasins, chapeaux dont quelques uns (très peu) remplacent le traditionnel fichu, chaussures basses.

Les rayons de manucure, fort achalandés chez certains coiffeurs, montrent qu'il y a aujourd'hui autre chose que des « travailleuses aux mains calleuses ».

Les Ingénieurs.

En 1935, nous avons presque uniquement été en rapport avec des Ingénieurs formés sous l'ancien régime, souvent à l'étranger. Nous avons toutefois visité l'Institut des Communications, à Moscou, et nous n'en avons pas ramené une impression très brillante. Les ingénieurs étaient extraordinairement spécialisés, et l'enseignement fort discutable (nous avons vu un projet d'autoroute avec des rails en béton dans une chaussée souple !)

En 1961, nous avons visité une école formant des techniciens des travaux publics et un institut d'Ingénieurs. L'enseignement nous a paru de bonne qualité et correspondant à la qualification recherchée.

On raconte volontiers que les effectifs considérables d'Ingénieurs formés en U.R.S.S. comprennent en réalité une forte proportion de gens qui chez nous seraient qualifiés de techniciens.

Or, si tel était le cas, les élèves de l'école que nous avons vus auraient certainement le titre d'Ingénieur, ce qui n'est pas.

Les hôtels.

En 1935, les hôtels fréquentés par les étrangers étaient interdits aux soviétiques, à moins qu'ils aient un très haut rang. Il n'en est plus de même aujourd'hui.

Les restaurants des hôtels leur sont accessibles, quoique dans certains cas ce ne soit pas dans les mêmes salles.

Il y a fréquemment des orchestres, et certains hôtels font de la publicité pour la qualité de leur cuisine.

Les prix sont d'ailleurs élevés.

La concentration de tous les étrangers en un petit nombre de points permet de constater le nombre considérable des visiteurs de couleur. Mais, alors qu'en 1935 les Asiatiques dominaient, ce sont aujourd'hui les Africains qui paraissent les plus nombreux.

La situation de l'étranger.

Lors du précédent voyage, l'étranger était, en fait sinon en droit, tenu à l'écart du peuple.

Son emploi du temps était organisé de manière à ne lui laisser aucun instant libre. C'est ainsi qu'alors que le programme de 1935 prévoyait quatre demi-

journées libres à Moscou, des prétextes divers n'en laissèrent subsister aucune.

L'horaire de vie était systématiquement décalé : lever vers 10 heures, déjeuner vers 16 heures, dîner vers 23 heures. Comme magasins, le touriste ne pouvait pratiquement fréquenter que les « torgsins », boutiques où les Russes ne pouvaient guère pénétrer. Quant aux conversations avec les passants, nous n'avons pu échapper à l'impression que toutes avaient été préfabriquées.

(Ultérieurement, une loi interdit à tout soviétique de parler avec un étranger. Ce texte n'a été abrogé qu'il y a quelques années).

Enfin, l'absence de tout plan des villes ne permettait pas de se passer des guides d'Intourist.

La situation a aujourd'hui considérablement évolué.

Il est en fait possible de se mêler à la foule et, si on peut, de converser librement avec elle. (Une anecdote rapportée par un membre du groupe indique toutefois que de tels entretiens peuvent, dans certaines circonstances, être surveillés par la police). On trouve des plans des principales villes, et même une carte routière de l'ensemble du pays (à l'exception des régions boréales où, il est vrai, il n'y a pas de route).

Puisque j'ai parlé de l'Intourist, j'indique que ses services sont comparables à ceux d'une agence de tourisme moyenne en Occident.

En 1935, par contre, mes notes étaient pleines de récriminations sur son irrégularité, sa désinvolture, son incapacité à résoudre les problèmes imprévus.

La surveillance policière.

Alors qu'en 1935 nous avons pu constater que nous étions constamment surveillés, nous n'avons pas eu cette impression au cours de notre voyage.

Les interdictions de photographier, presque universelles autrefois, se résument aujourd'hui aux ouvrages militaires (mais on pouvait photographier le défilé du 1^{er} Mai, riche en engins perfectionnés), aux ponts carrossables ou ferroviaires et à quelques grands ouvrages (écluses du Canal Don-Volga par exemple). Cependant, chez les agents subalternes, ceci n'est pas encore entré dans les habitudes, et certains d'entre nous ont eu des ennuis rapidement réglés d'ailleurs, à Rostov pour avoir photographié des scènes de la rue.

Il faut encore noter qu'en 1935, il était interdit d'exporter des photos non agréées, et par conséquent des pellicules non développées. Ceci a disparu.

Les passages de frontières.

Si, en 1935, l'entrée en U.R.S.S. s'était passée sans difficulté, la sortie, par le point de passage secondaire de Chepetovka (ligne Kiev-Varsovie), est un des plus mauvais souvenirs du voyage : visite des bagages et des documents rapportés (feuille par feuille), gardes,

baïonnette au canon, sur les marchepieds, stores des wagons baissés, portières verrouillées, visite des toits et des bogies avant le passage de la frontière, au total 3 heures et demie (Chepetovka était d'ailleurs à plus de 40 km de la frontière).

Cette fois-ci, aucun contrôle, et un mot aimable (en français). Sans doute, il n'y a pas, à l'aérodrome, le problème des fuyards éventuels qui préoccupait si fort les garde-frontières d'autrefois. D'autre part, nous étions peut-être signalés comme voyageurs de marque. Il y a tout de même un changement très considérable qu'il importe de souligner.

La propagande.

Autrefois, c'était une véritable obsession. Tout était conçu dans ce but, et notamment tous les Russes avec qui nous étions en contact (au premier rang desquels étaient nos guides) semblaient ne pas avoir d'autre optique que le prosélytisme.

Aujourd'hui, cette attitude s'est beaucoup atténuée. Ce n'est pas à vrai dire que les gens soient moins convaincus qu'autrefois de la supériorité de leur système, mais elle leur paraît tellement évidente qu'il n'est plus nécessaire de la rappeler à chaque instant.

L'information.

En 1935, aucun journal étranger ne pénétrait en U.R.S.S. Quant aux journaux locaux, ils ne donnaient qu'extrêmement peu de nouvelles du monde libre, et celles-ci étaient à la fois sélectionnées et déformées.

Aujourd'hui les journaux russes n'ont pratiquement pas changé, mais on trouve les organes des partis communistes étrangers : Humanité, Libération, Daily Worker, Unità, Rude Pravo, etc... Ils arrivent à Moscou le jour même, en province avec 4 ou 5 jours de retard.

Il y a dans les hôtels des postes de radio avec lesquels on pouvait entendre les informations étrangères sans brouillage, du moins aux heures où nous les avons écoutées. Il paraît que les particuliers peuvent avoir de tels postes.

Un renseignement indiscutable nous a appris que, tout au moins d'une grande ville, un Russe pouvait librement téléphoner à l'ouest. Par contre, nous avons pu constater qu'à l'intérieur d'une même ville, il y avait un contrôle sur les communications avec un hôtel pour étrangers.

Intourist organise des voyages hors territoire national. Il s'agit essentiellement des pays satellites, mais aussi de l'Égypte, de la Turquie, de la Grèce. Nous n'avons vu aucun indice que des voyages aient été ou puissent être organisés vers la France, l'Angleterre, l'Allemagne occidentale.

Malgré ces facilités incontestables, les Russes sont très mal informés. Je citerai trois exemples qui sont d'autant plus frappants qu'ils s'appliquent à des

guides qui, par profession sont en contact quotidien avec les étrangers.

L'une d'elles croyait qu'il était interdit à l'Ouest de porter de la laine pure. Une autre nous a demandé si l'occupation allemande de la France avait pris fin, ce qui est d'autant plus remarquable que, née en Savoie en 1930 elle n'était venue en Russie qu'en 1947 !

Enfin, un guide croyait — et sans doute croit encore dur comme fer — que « dans aucun pays au monde il n'est permis de photographier un pont ».

Les transports.

a) les chemins de fer. — En 1935 ils étaient très lents et peu confortables, sauf les anciennes voitures de la Compagnie des Wagons-lits. Aujourd'hui, le matériel est rénové et paraît très convenable. L'attelage automatique central est généralisé. Les vitesses, par contre restent faibles : 9 heures (contre 10) pour Moscou-Léninegrad (650 km), 16 heures (contre 16 h. 40) pour Kiev-Kharkov (480 km), etc. Ceci tient à ce que tous les trains marchent à la même vitesse, ce qui permet des débits plusieurs fois supérieurs à celui de nos lignes les plus chargées.

b) l'avion. — En 1935 il n'y avait pas de lignes intérieures ouvertes au public. Il y avait une ligne Paris-Moscou en 14 h. 30 de vol.

Aujourd'hui, le réseau intérieur et extérieur est très étoffé.

Sur les grandes lignes, il y a des avions à réaction que nous avons utilisés sur Paris-Moscou (3 h. 30) et sur Kiev-Moscou (1 h. 03). Ces avions sont confortables et bien tenus. On n'en saurait dire autant de tous les bimoteurs Ilyouchine que nous avons empruntés sur les lignes secondaires.

On nous avait dit que l'avion était très couramment utilisé. Cependant, dans notre avion Moscou-Stalingrad, il n'y avait que deux Russes, et 4 ou 5 de Stalingrad à Rostov. Il y en avait davantage dans les autres étapes.

c) la navigation intérieure. — Il y a de nombreux bateaux à voyageurs sur les grands fleuves. Des services vont de Moscou à Astrakhan soit plus de 2.500 km. Les bateaux semblent corrects.

Sur la Volga et sur le Dniepr nous avons vu des bateaux à aile immergée qui se déplacent à grande vitesse (de l'ordre de 70 km/h) et qui sont assez importants (une quarantaine de mètres de long).

d) la route. — En 1935, un attaché de l'ambassade de France jouissait d'un certain prestige pour avoir réussi à aller en voiture de Riga à Moscou. Il avait par contre échoué sur Moscou-Léninegrad.

Aujourd'hui, il y a des services d'autobus qui permettent par exemple d'aller de Léninegrad à Yalta (2.214 km).

Nous avons très peu circulé en rase campagne. Les routes que nous avons vues sont assez analogues à une route nationale d'importance moyenne chez

nous. La carte routière indique une certaine densité du réseau à l'ouest (qui est très suffisamment représentée au 2.000.000^e).

e) transports urbains. — Les tramways atrocement bondés de 1935 ont disparu à Moscou. Les trolleybus se développent.

Le réseau du métro, qui naissait il y a vingt six ans, s'est beaucoup développé.

A l'époque on nous avait expliqué que l'on avait, sur la 1^{re} ligne, comparé la construction profonde (facilité d'exécution, coût élevé d'exploitation à cause des transports verticaux) et superficielle (avantages et inconvénients symétriques), et qu'on avait opté pour la première. Actuellement, on serait revenu à la construction à faible profondeur.

Cependant, le très récent métro de Kiev est, dans la station que nous avons vue, à quelque 70 m sous la surface. Il est vrai que le relief de la ville est très mouvementé.

Les stations nouvelles sont à peine moins richement décorées que les anciennes.

Faute de mieux, je classe sous cette rubrique mes observations sur la voirie urbaine. Dans les rues principales elle est meilleure qu'en 1935, mais tout de même médiocre. Sur les voies secondaires, elle consiste purement et simplement en frayées de terre, avec des trottoirs en planches. C'est un spectacle étonnant que de voir, dans des grandes villes, coexister de larges avenues à chaussées modernes et des voies secondaires en terre qui se transforment en bournier par mauvais temps.

Nos camarades qui ont traversé Toula (200.000 habitants) nous ont dit que, là-bas, presque toutes les rues étaient dans cet état.

f) la coordination. — Il apparaît très nettement une concurrence entre les moyens de transport, qui justifie une publicité. À Moscou, un pignon de maison conseillait les services interurbains d'autocars. À Stalingrad, deux panneaux lumineux affrontés vantaient respectivement la voie d'eau et l'avion. (« Avec le train vous comptez en jours, avec l'avion, en heures »).

On peut donc prévoir pour bientôt des mesures de coordination !

La religion.

En 1935, la propagande anti-religieuse était partout. Il y avait des dizaines de musées anti-religieux, souvent installés dans des anciens couvents ou églises. On vendait au Torgsin, pour presque rien, des cartes à jouer anti-religieuses, on nous conduisait au cinéma anti-religieux, etc. Au théâtre, on nous faisait voir une comédie de Labiche où l'adaptateur (français) avait ajouté un prêtre scandaleux. Les églises restées ouvertes et les prêtres que nous avons vus étaient minables. Ils rassemblaient peu de fidèles parmi lesquels les jeunes étaient presque absents.

Aujourd'hui, il n'y aurait plus qu'un seul musée anti-religieux, celui de l'ex-cathédrale Saint-Isaac, à

Léningrad. (Nos camarades sont arrivés trop tard pour le visiter). Il n'y a plus ni cartes ni cinémas spécialisés. Les églises que nous avons visitées sont parfaitement entretenues et leurs prêtres (qui sont en civil dans la rue) paraissent prospères. Les auditoires m'ont paru plus nombreux qu'en 1935, et si les jeunes y sont toujours rares, ils n'en sont pas absents.

Cependant, quelques indices semblent montrer un certain raidissement. Nous avons été frappés par les efforts déployés par nos guides pour nous écarter de toute église ouverte au culte.

On nous a dit que, depuis le début de l'année on avait projeté trois films anti-religieux. Enfin, pendant que nous étions à Kiev, l'église Saint-André fut fermée manu militari, et il y aurait eu des bagarres. Il est vrai que des arguments de sécurité de la construction pouvaient être invoqués sans invraisemblance.

Les arts.

a) peinture. — En 1935, nous avons visité une exposition de peinture qui ressemblait assez à ce que pouvait être le Salon des Artistes Français vers 1923. Par la suite, l'art officiel s'orienta vers la reproduction de caractère photographique de scènes plus ou moins historiques.

Depuis la mort de Staline, il y a eu une certaine libération.

Il y aurait, paraît-il, des peintres interprétant personnellement la réalité, voire des non-figuratifs. Une exposition ambulante officielle que nous avons visitée nous a seulement montré que l'on était revenu au niveau de 1935.

b) sculpture. — On peut en dire la même chose que de la peinture.

c) musique. — J'avais noté en 1935 qu'à l'Opéra les spectateurs n'arrêtaient leurs conversations particulières que bien après le lever du rideau et interrompaient à chaque instant la représentation pour applaudir chanteur, ou acteurs. Rien n'a changé, et, si on compare cet auditoire à ceux de France ou a fortiori d'Allemagne, il faut bien se dire qu'il vient là, non pour la musique, mais pour les exploits des vedettes. (Nous avons même vu les acteurs se joindre au public pour applaudir un ut de poitrine particulièrement vigoureux du ténor !)

Les chanteurs ont de belles voix, mais souvent les utilisent d'une façon qui convient peut-être aux auteurs russes, mais sûrement pas à Verdi, par exemple, (qui est pourtant l'auteur le plus joué là-bas).

d) architecture. — En 1935, nous avons vu à Kharkov des constructions de style moderne et pouvant se comparer avec les productions occidentales. Plus tard, l'art soviétique s'orienta vers le monumental et la décoration. Les « grandes constructions » de Moscou sont surchargées de flèches, de pilastres, de clochets, de trophées, au-delà de l'imaginable.

Partout on voit des colonnades, des frontons, des drapeaux de pierre.

Cependant, une réaction se manifeste. On ne fera plus de « grandes constructions » de ce style, et une architecture plus dépouillée va renaître. Elle s'engage toutefois sur les voies assez étranges du « constructivisme », théorie en vertu de laquelle le nouveau théâtre de Rostov cherche à imiter la forme d'un tracteur agricole !

e) urbanisme. — L'urbanisme soviétique est essentiellement dominé par le gigantisme qui l'amène à multiplier les avenues rectilignes et de très grande largeur (70 m est courant, 100 m n'est pas rare).

Il s'ensuit une ambiance générale très froide et une multiplication des carrefours fort peu propice à la circulation.

J'ai déjà dit ce qu'il fallait penser des maisons d'habitation qui bordent ces rues.

Il faut toutefois noter que, à Kiev, on nous a montré des plans révélant des conceptions plus souples : voies courbes, unités de voisinage, mélange des immeubles hauts et bas, affranchissement de l'alignement. Mais pour l'instant, il ne s'agit que de maquettes.

Les grandes fêtes.

En 1935 nous avons assisté à la fête de la jeunesse et des sports. En 1961 nous avons vu le défilé du premier Mai.

Ces deux manifestations ne sont pas exactement comparables, ni par les circonstances atmosphériques (beau temps chaud en 1935, ciel bas et + 2° en 1961), ni par leur objet même.

On peut toutefois dire que, dans les deux cas, il y avait un très grand nombre de participants au défilé, paraissant heureux et enthousiastes.

La partie proprement militaire avait été réduite en 1935, mais impressionnante par la résolution des troupes et l'enthousiasme de la foule.

Cette fois-ci, le défilé était très important et comportait des matériels rares et puissants.

L'organisation administrative.

En 1935, l'Union comportait 7 républiques : la république fédérale russe (R.S.F.S.R.), allant de Lénin-grad à Vladivostock, la Russie Blanche, l'Ukraine, la Transcaucasie, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan.

Les conquêtes de 1945 ont eu des destinations diverses.

La R.S.F.S.R. a annexé la Carélie, la région de Koenigsberg, la partie Sud de Sakhaline. La Russie Blanche s'est accrue d'une large tranche de territoire autrefois sous gouvernement polonais, et l'Ukraine également (avec Lwov comme principale zone). L'Ukraine s'est aussi vu rattacher la Ruthénie (ex Tchécoslovaque) et une bande de la Bessarabie comprenant tout le littoral.

Ont été érigées en républiques l'Esthonie, la Lettonie, la Lithuanie (où la région de Koenigsberg consti-

tue une enclave de la R.S.F.S.R.) et la Bessarabie (moins le littoral qui a pris le nom de république Moldave).

Un de nos groupes, qui a fait escale à Kichinev, a constaté que le roumain s'y écrivait maintenant en caractères cyrilliques.

D'autre part, la Transcaucasie a été partagée en trois républiques, la Géorgie à l'Est, l'Arménie au Sud, l'Azerbaïdjan à l'Ouest.

On a créé un énorme Kazakhstan qui va des abords de Stalingrad jusqu'à la vallée supérieure de l'Irtych et jouxte la Chine.

Enfin, le statut de république a été octroyé au Kirghizstan dans la région de l'Issyk-Koul.

Il y a donc maintenant 15 républiques dans la fédération (dont certaines comprenant des « républiques autonomes »).

Le niveau de vie.

J'aborde là un domaine très délicat. On ne saurait en effet faire fond sur les observations concernant les prix, ne serait-ce qu'à cause de l'arbitraire du taux de change. (À 5,50 NF pour un rouble nouveau, il nous paraît surévalué).

On pourrait être tenté de calculer en heures de salaires, mais ce serait méconnaître que le budget d'un ménage russe est conçu tout autrement que celui de son homologue occidental. Je pense donc que la méthode la moins critiquable consiste à passer en revue séparément les divers éléments du niveau de vie.

a) ressources. — Il semble bien que le travail féminin soit beaucoup plus répandu en U.R.S.S. que dans les pays occidentaux, et par conséquent le double salaire.

Par contre il n'y a pas d'allocations familiales.

En 1935, l'éventail des revenus allait de 1 à 100 environ.

Il m'a semblé qu'il était aujourd'hui un peu moins ouvert.

Les gens les mieux payés sont toujours les artistes et les ministres auxquels se sont ajoutés les académiciens et les savants atomistes. Les Ingénieurs ne nous ont pas paru en général avoir un très grand standing et on nous a confirmé qu'ils sont souvent moins bien payés que les ouvriers spécialisés.

Pour les médecins, les renseignements sont contradictoires. Il doit y avoir quelques médecins faisant de la clientèle et bien rémunérés, et un prolétariat médical de niveau assez médiocre.

b) la nourriture. — Nous n'avons pas vu de gens visiblement sous-alimentés, ce qui n'était pas exceptionnel en 1935. Toutefois, des personnes bien placées nous ont dit que ce n'était pas vrai dans les villes moins importantes et surtout dans les campagnes où on serait proche de la disette.

c) le vêtement. — C'est à tort que l'on a dit qu'on ne trouvait en U.R.S.S. que des étoffes unies. En dehors

des tissus imprimés, on voit parfois des lainages rayés ou à chevrons. Ils étaient assez fréquents chez nos voisins des tribunes de la Place Rouge le 1^{er} Mai mais il s'agissait là d'une classe sociale assez élevée.

On observe maintenant parfois une certaine recherche dans le vêtement féminin, et on voit quelques femmes avec des chapeaux, alors qu'en 1935 le fichu était exclusivement porté par toutes.

J'ai aussi noté les queues dans les magasins autour des rayons de mercerie et de ceux où on vend des patrons.

Avec toutes les restrictions énoncées plus haut, il faut tout de même noter qu'un manteau de dame représente de 1/2 à 1 mois de salaire.

d) la chaussure. — Au lieu des bottes d'autrefois, les femmes portent aujourd'hui des souliers ce qui est fort méritoire, car ils sont mal adaptés à l'état de la voirie, fort laids et surtout horriblement chers.

e) le logement. — Il est très bon marché, et ceci est important dans la comparaison des budgets. A Moscou, l'appartement type d'une famille de 4 personnes, soient 2 pièces, cuisines et salle d'eau revient à 20 ou 30 NF par mois, y compris eau chaude et froide, abonnement au téléphone, antenne de télévision, etc.

Les pièces ont une superficie normale. Toutefois la construction est de mauvaise qualité. Des appartements non encore livrés à leurs premiers occupants, présentent déjà des dégradations (d'une manière générale, les Russes construisent très mal, que ce soit pour les logements, dans les travaux publics ou dans les édifices publics qui soulèvent des protestations de la part de leurs affectataires).

Il n'y a jamais de volets (il n'y en a pas non plus dans les hôtels les plus luxueux).

Par ailleurs, s'il est prévu qu'en 1965 chaque famille aura son appartement, il semble bien qu'à l'heure actuelle on trouve couramment deux, voire trois familles dans la plupart des logements. Il y a tout de même un progrès depuis 1935. En ce temps là nous avons vu jusqu'à quatre familles dans une seule pièce (fort vaste il est vrai) avec des rideaux pour la séparation.

f) la médecine. — Elle est gratuite, mais certains médecins travaillent pour leur compte. Les médicaments comportent une participation de l'acheteur.

Il y a, sur la mer Noire et en montagne de nombreuses maisons de repos. Les bénéficiaires sont désignés par les syndicats, lesquels fixent la participation de l'intéressé (qui peut être nulle).

g) les vacances. — Ceux qui n'ont pu être désignés par le syndicat peuvent, à un prix assez élevé, louer une chambre chez l'habitant.

h) la culture. — Les livres et les disques sont très bon marché. La télévision est plus chère que nous ne pensions. Elle est néanmoins très répandue.

Les spectacles sont assez chers (17 NF un fauteuil

d'orchestre au théâtre Bolchoï) mais les syndicats ont des places à prix réduits.

i) l'appareillage ménager. — Il se trouve maintenant dans le commerce des frigidaires, des machines à laver, etc. Ils sont chers, mais trouvent cependant acquéreur.

j) l'automobile. — La Moskwitch (analogue à la Dauphine) vaut 13.000 NF, la Volga (genre 403), 20.000 NF. Néanmoins, il y a tant de demandes que le délai de livraison est de 2 ans. Il est vrai que la production est très faible.

L'essence est très bon marché (0,46 NF le litre).

k) récapitulation. — Au total, à Moscou surtout, et aussi dans les grandes villes, le niveau de vie, quoique nettement inférieur à celui de l'Occident, n'en est plus séparé par un fossé comme il y a vingt six ans. En outre, le Russe, confiant dans les progrès rapides qu'il observe, accepte volontiers de différer tel ou tel achat, convaincu qu'il est que tout lui viendra à temps.

L'opinion publique.

C'est là un sujet infiniment délicat. En 1935, il semblait bien y avoir un mécontentement chez les plus âgés, mais nous avons remarqué qu'en ville, il n'y avait presque pas de gens de quarante à soixante ans. Aujourd'hui, il ne semble pas y avoir de réticences. La guerre a d'ailleurs donné une très grande cohésion à la nation.

La joie de vivre.

J'ai gardé ce paragraphe pour la fin, car il me paraît le plus épineux. Il est certain qu'à Moscou, la foule n'est pas gaie, mais c'est peut-être une question de tempérament. De confidences recueillies hors du groupe auprès des serveuses du restaurant, il apparaît que nous avons causé quelque scandale parce que nous riions, ce qui paraît-il ne se fait pas là-bas, tout au moins au restaurant.

Par contre, dans le Sud, l'atmosphère change, et les troupes de jeunes qui, le soir, déambulaient sur la promenade d'Odessa, voyaient certainement la vie en rose.

Si j'essaye de récapituler ces notes quelque peu désordonnées, je crois pouvoir en conclure que ce quart de siècle a amené une amélioration très substantielle, et pour autant que l'on en puisse juger, le Russe (tout au moins dans les villes), se trouve satisfait de son sort et plus encore de l'amélioration, présente et attendue de celui-ci.

En outre son patriotisme reste sans défaut.

Mais, dans quelques domaines on voit apparaître le moment où l'offre cessera d'être inférieure à la demande ce qui ne manquera de poser des problèmes entièrement nouveaux. C'est à la prochaine génération qu'il appartiendra d'y faire face.

A. Cachera.

Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées.

Chronique anecdotique des Ponts et Chaussées et des Mines

Petite histoire du grand VICAT

Le centenaire de la mort de Louis VICAT, Inspecteur Général honoraire des Ponts et Chaussées vient d'être célébré au grand amphithéâtre de la Sorbonne, le 5 décembre.

En marge des discours officiels qui ont été prononcés au cours de cette cérémonie, et qui seront publiés ultérieurement, il a paru bon de consacrer la chronique anecdotique de ce mois à notre illustre ancien.

En 1802, le baron Fourier fut nommé préfet de Grenoble. Un professeur de la Faculté lui parla d'un neveu sans fortune, assez doué, dont il ne savait trop que faire. « Amenez-moi votre jeune homme, lui dit Fourier, je l'interrogerai et nous verrons » ; la visite eut lieu et Fourier déclara : « Il faut faire de votre neveu un polytechnicien ; et je me tromperais fort si ce jeune homme en travaillant ne réussissait pas. » Mais l'intéressé, plus attiré par les lettres que par les sciences, se faisait tirer l'oreille ; Fourier insista : « J'aime passionnément la littérature, lui dit-il, j'ai même professé les belles-lettres ; mais, croyez-moi, les études mathématiques satisfont mieux l'esprit ; l'étude des sciences vous conduira sûrement à une position que les lettres ne donnent pas, ou qu'elles ne donnent en général qu'après de rudes épreuves ; il vaut mieux aller à l'École polytechnique » (1).

Ce jeune homme, c'était Vicat (1786-1861). Il suivit le conseil de Fourier et devint bientôt Ingénieur des Ponts et Chaussées. Après un bref passage au Ser-

vice de Périgueux, où il se heurta à un Ingénieur en chef trop timoré, il fut chargé de la construction du Pont de Souillac sur la Dordogne. Mais le manque de crédits amena l'interruption momentanée des travaux et Vicat en profita pour se livrer à ses célèbres expériences sur les ciments.

Ainsi donc, le conseil amical d'un étranger, une brouille avec son supérieur hiérarchique, la suspension provisoire de ses crédits, telles furent, assez paradoxalement, les trois conditions d'ordre extérieur qui permirent à Vicat de s'adonner à ses découvertes. Son travail opiniâtre et ses dons personnels firent le reste.

En 1818 à l'âge de 32 ans il exposa les résultats de ses premiers travaux dans un ouvrage intitulé « Recherches expérimentales sur les chaux de construction, les bétons et les mortiers ordinaires », et il choisit comme exergue la phrase suivante de Duclos : « Quelque respectable que soit une autorité en fait de science et d'art, on peut toujours la soumettre à l'examen. On n'aurait jamais fait un pas vers la vérité, si l'autorité eût toujours prévalu sur la raison. »

(1) Mary. Notice sur la vie et les travaux de Vicat A.P.C. 1862.

DIVAGATIONS

dans le Vocabulaire des Voies de Communication

par HÉRILLE

VARIÉTÉS

Introduction. — Nomina si nescis, perit et cognitio rerum. — Chez qui ne sait les mots, disparaît aussi la connaissance des choses.

L'histoire des mots est passionnante. Leur forme change, leur sens évolue. Ils voyagent d'une langue à une autre. Ils reviennent défigurés. Il en est de vivants, de disparus, de ressuscités. D'aucuns sont très vieux, d'autres viennent de naître. Certains sont sortis du peuple, d'autres ont été forgés par des écrivains ou des savants. De nos jours, les techniciens de toutes spécialités et de tous langages en façonnent journellement par douzaines. La plupart sont voués à une existence obscure et éphémère, mais quelques-uns

survivent, enrichissent leur langue d'origine, et souvent d'autres langues qui les adoptent. Faire l'histoire des mots, c'est faire l'histoire de la civilisation.

Le chapitre XI du livre de la Genèse raconte qu'après le Déluge, les descendants de Noé conversaient dans une langue unique. Habiles maçons, sachant cuire les briques et les lier avec du bitume, ils entreprirent d'ériger une tour jusqu'au ciel. Mais Yahweh confondit leur langage. Ne s'entendant plus, ils quittèrent le chantier et se dispersèrent.

Les tentatives pour recréer une langue universelle ont eu peu de succès. Le volapük, l'espéranto, l'ido, ont peu d'adeptes. Il est juste de reconnaître qu'il existe des langues véhiculaires. Telle fut jadis la

langue latine pour les savants, telle elle demeure pour les théologiens catholiques. L'anglais tend à jouer le même rôle pour la technologie. Cependant, malgré l'IALA (International Auxiliary language Association), la malédiction de Babel : *confundamus ibi linguas eorum*, n'a pas fini de compliquer la tâche des ingénieurs.

Les philologues enseignent que la plupart des langues parlées par la postérité de Japhet : grecque, italiques, celtiques, germaniques, slaves, et quelques autres, sont issues d'une même langue-mère, qu'ils appellent en France indo-européenne, en Allemagne indo-germanique, en Angleterre aryenne. De cette langue, aucune pierre gravée, aucun papyrus, ne peut attester un seul mot. On peut seulement restituer des racines, plus ou moins hypothétiques. Les spécialistes en ont catalogué plusieurs centaines. Il s'en faut de beaucoup que toutes les familles de mots ou mots isolés puissent être rattachés à l'une d'elles avec quelque vraisemblance. La science des mots est une science au plein sens du terme, mais ce n'est pas une science mathématique.

Pour le délasserment des Camarades qu'intéresse le discordant concert des vocables, et qui n'ont pas le loisir de se reporter aux ouvrages des spécialistes, j'ai recueilli quelques renseignements sur le vocabulaire des voies de communication. Je me limite aux langues indo-européennes, et même presque exclusivement aux langues les plus usuelles de l'indo-européen occidental, ce qui exclut les langues slaves. Mes références les plus notoires sont, dans l'ordre alphabétique : **A. Bailly, E. Bourciez, F. Brunot, A. Dauzat, R. Grandsaigne d'Hauterive, F. Kluge, E. Littré, A. Meillet, L. Quicherat, W. von Wartburg.**

Pour chaque mot important est donné un exemple d'emploi. Recueillis au hasard de mes lectures, les exemples sont fréquemment tirés d'un vieux texte, de manière à illustrer l'ancienneté du mot, mais ce n'est pas systématique.

Via (latin). *Galli, ne ab equitatu Romanorum viæ præoccuparentur consilio destiterunt* (César). — Les Gaulois, craignant que la cavalerie romaine ne leur coupât les routes, renoncèrent à leur dessein.

Parmi les mots qui nomment la route, ceux qui se rattachent à la racine *wegh* sont répandus dans les domaines roman (sauf en Roumanie), et germanique : *via, voie, Weg, Vej, way*. Cette racine contient l'idée de transport par char, par engin muni de roues, transparente dans des mots comme *voiture, véhicule, wagon*. C'est d'elle que dépend l'un des noms du char de combat dans l'Iliade, *okhos*. Le *v* initial n'est pas transcrit, suivant l'usage des éditions françaises. On sait que le grec a tôt perdu le *v* (*vau, digamma*) : comparer *oikhos* (maison) au latin *vicus, oinos* au français *vin, ergon* à l'allemand *Werk*. C'est peut-être par un phénomène analogue que le pays des Vandales est devenu l'Andalousie, mais cette étymologie simpliste est contestée.

Via était sans doute à l'origine les traces, les ornements, laissées par le char. À l'époque classique, c'est le mot qui désigne habituellement la route carrossable. Les grandes voies romaines, *viæ consulares, prætoriae, militares*, formaient, au moment de leur plus grande extension, un réseau de quatre à cinq mille kilomètres, et atteignaient les confins de l'Empire. Il existait aussi des *viæ vicinales*, empruntées par les habitants du bourg, *vicus; vicinariae*, entre les quartiers d'un camp; *terrenæ*, simples pistes. Faute d'érudition, je ne connais pas les *viæ regales*, mentionnées dans un Traité de technique routière bien connu des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Je suppose qu'il faut leur assigner une date postérieure à l'époque romaine. Les rues de Rome s'appelaient aussi *via*, ou bien *vicus* (*vicus longus, vicus tuscus*).

Via n'est toutefois pas spécialisé dans la route carrossable. Sans parler des sens figurés, il peut être une voie quelconque, sur terre, sur l'eau : *septenæ viæ*, les sept bras (du Nil), même dans le ciel : *via lactea*, la voie lactée. (à suivre).

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

Séance du Vendredi 20 Octobre 1961

Le Comité du P.C.M. s'est réuni à l'École Nationale des Ponts et Chaussées le vendredi 20 octobre 1961 à 9 h. 30.

Étaient présents : M. **Durand-Dubiet**, Président ; M. **Bringer**, Vice-Président ; M. **Rouer**, Secrétaire ; MM. **Artigue, Aubert, Callot, Costet, Daval, Gaud, Laurent, Lhermitte, Longeaux, Mathieu, Pasquet, Vasseur, Bonnemoy**.

Assistaient à la séance : M. **Chapoulie, Odier**.

Absents excusés : MM. **Alias, Quérenet, Trotel, Pébureau, Bourrières, Saillard, Baste, Fuzeau**.

1°) Procès-verbal de la séance précédente.

Le Comité ne formulant pas d'observation, le procès-verbal de la séance du 7 juillet 1961 est adopté à l'unanimité.

2°) Départ de M. le Président Bernard Renaud.

À l'occasion du très prochain départ en retraite de

M. le Président Bernard **Renaud**, M. **Durand-Dubief** indique qu'une délégation du Comité doit être reçue par lui cet après-midi et lui témoignera la sympathie et la reconnaissance de l'ensemble du Corps des Ponts et Chaussées.

3°) Ingénieurs-Elèves.

Le Président signale au Comité que les Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées, en mission cet été dans différents services extérieurs, ont reçu ou vont recevoir des indemnités au titre des activités accessoires dans des conditions analogues à celles de l'année dernière.

Le Président informe par ailleurs le Comité de l'accord des autorités militaires pour que l'année supplémentaire de Service Militaire des Ingénieurs qui viennent de sortir de l'Ecole puisse être effectuée dans un service civil en Algérie. Une difficulté a toutefois été soulevée pour leur nomination au grade d'Ingénieur, mais semble devoir être résolue favorablement.

D'autre part, l'intervention de l'Administration des Travaux Publics auprès des Finances et de la Fonction Publique, réclamée depuis l'année dernière, en vue d'une amélioration des indices des Ingénieurs-Elèves et d'un reclassement à la sortie de l'école, a été effectuée récemment.

Le Président informe enfin le Comité de la répartition des élèves de la dernière promotion de l'Ecole Polytechnique, entre les différents Corps de l'Etat ; une discussion est alors ouverte sur l'importance du recrutement dans le Corps des Ponts et Chaussées et le maintien d'un recrutement de choix à la sortie de l'X.

4°) Rémunérations accessoires.

Le Président informe le Comité du résultat des démarches effectuées comme suite à la motion votée lors de la dernière Assemblée générale, en vue d'améliorer les rémunérations accessoires des Ingénieurs des Ponts et Chaussées exerçant des fonctions économiques ou techniques dans les Administrations centrales et les Services centraux.

Il résulte de la réponse faite par notre Administration et des précisions données par M. le Directeur du Personnel, que l'objectif recherché par le P.C.M. paraît devoir être atteint, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer le prélèvement exceptionnel préconisé par l'Assemblée Générale et qui peut ainsi être abandonné pour 1960.

5°) Gestion des services.

Le Président fait le point de l'évolution des problèmes de la voirie communale et du service hydraulique.

6°) Avenir du Corps des Ponts et Chaussées.

M. **Lhermitte** développe devant le Comité les préoccupations du groupe « Prospective » quant à la vocation économique des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Des contacts ont été pris à ce sujet avec M. le Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, qui envisage d'organiser, pour le printemps prochain, à l'intention des Ingénieurs en service, un stage post-scolaire de formation économique, qui s'étendrait sur 2 semaines, séparées par un intervalle de 15 jours.

M. **Odiar** demande que les dispositions nécessaires soient prises afin que les Ingénieurs qui ne sont pas en service à l'Administration des Travaux Publics puissent participer à ces stages.

7°) Journée d'étude du P.C.M.

M. le Président fait connaître que, en accord avec M. le Directeur des Routes, il a été jugé préférable de reporter au printemps prochain le cycle d'étude de la Direction des Routes et la journée d'étude du P.C.M. sur « les transports et l'aménagement du territoire », qui doit y être associée.

8°) Laboratoire central des Ponts et Chaussées.

M. **Mathieu** rend compte au Comité de l'évolution de la question de la réorganisation du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées. Le Groupe de travail a continué à travailler cet été et le P.C.M. a été reçu fin septembre par la Commission spéciale créée par M. le Ministre des Travaux Publics, pour examiner la transformation du Laboratoire en Etablissement Public. Au cours de cette audience, le Président a remis deux notes, l'une exposant le point de vue du P.C.M. sur les perspectives générales de développement du Laboratoire Central et des Laboratoires régionaux, l'autre précisant les points essentiels touchant la création, l'organisation et le fonctionnement du futur Centre.

Le Secrétaire,
B. Rouer.

Le Président,
M. Durand-Dubief.

A l'issue de la réunion du Comité, a eu lieu la réception des Ingénieurs qui viennent d'entrer à l'Ecole des Mines et à l'Ecole des Ponts et Chaussées ; cette réception s'est tenue dans la salle des professeurs de l'Ecole des Ponts et Chaussées, obligeamment mise à la disposition du P.C.M. par M. le Directeur **Brunot**.

En fin d'après-midi, les Membres du Comité se sont retrouvés avec les participants du voyage du P.C.M., qui a eu lieu en U.R.S.S. au printemps 1961, pour assister à la projection de quelques extraits des films pris au cours de ce voyage.

LA PAGE DES RETRAITÉS

Pour répondre à la demande de certains Camarades retraités nous publions, ci-après, le tableau des traitements et des pensions correspondantes qui était valable au 1^{er} juillet dernier. C'est sur la base de ces chiffres, et compte tenu seulement du nombre exact d'annuités retenu dans chaque cas particulier, que les arrérages du 3^e trimestre 1961, payés au début du mois d'octobre, ont été calculés.

Mais on peut noter, dès à présent, que le décret n° 61-1101 du 5 octobre 1961 (J.O. du 6-10-61) relatif à la remise en ordre des rémunérations des personnels de l'Etat a décidé l'intégration, en 2 étapes, aux 1-11-61 et 1-12-62, dans le traitement de base, des éléments dégressifs (indemnité dégressive et abondement résidentiel) qui, jusqu'à présent, n'intervenaient pas dans la liquidation des retraites. Cette intégration aura pour effet de porter le traitement de base

(afférent à l'indice 100) à 3054 au 1-11-61 et à 3550 au 1-12-62 et de modifier, de ce fait, tous les indices bruts des fonctionnaires, l'échelonnement 100/1000 du tableau ci-après, devenant un échelonnement 100/735 au 1-12-62. Le décret comporte des barèmes donnant les nouveaux indices bruts après le 1-12-62 et les nouveaux émoluments soumis à retenue à partir du 1-11-61, ces derniers tenant compte, par ailleurs, de la revalorisation des rémunérations de la fonction publique, de 1% accordée par la dernière loi de finances rectificative.

En se reportant au décret en question on remarquera que nos traitements bruts vont se trouver majorés, en définitive, d'un peu plus de 1% puisque ils deviendront, en particulier, 20 309 et 25 867 NF pour les indices nets de 550 et de 650.

J. Artigue.

ECHELLE DES TRAITEMENTS ET TAUX DE PENSIONS au 1^{er} juillet 1961

	INDICES		TRAITEMENT BRUT AU 1-7-61	TRAITEMENT ABATTU (2)	MONTANT DES PENSIONS (3)	
	Net	Brut			avec 37,5 annuités	avec 40 annuités
Ingénieurs de 2 ^e classe	315	390	9 848	9 848	7 388	7 880
	360	455	11 489	11 489	8 616	9 192
	405	520	13 130	13 130	9 848	10 504
	450	585	14 771	14 771	11 080	11 816
	470	625	15 781	15 781	11 836	12 624
	490	665	16 791	16 791	12 596	13 432
	510	705	17 801	17 801	13 352	14 240
Ingénieurs de 1 ^{re} classe	520	725	18 306	18 306	13 732	14 644
	535	755	19 064	19 064	14 300	15 252
	550	785	19 821	19 821	14 868	15 856
Ingénieurs en chef	500	685	17 296	17 296	12 972	13 836
	550	785	19 821	19 821	14 868	15 856
	600	885	22 346	22 346	16 760	17 876
	630	950	23 988	23 988	17 992	19 192
	650	1000	25 250	25 250	18 940	20 200
Ingénieurs Généraux (1) (Echelles lettres)						

(1) Les renseignements correspondants étant confidentiels, les intéressés pourront les obtenir en s'adressant à notre Camarade Artigue, 201, allée de Gagay, à Chichy-sous-Bois (Seine-et-Oise).

(2) A retenir pour la liquidation de la pension. Lorsque les émoluments bruts excèdent 10 fois le traitement soumis à retenue

pour pensions afférent à l'indice 100 (traitement actuel fixé à 2 525 NF par le décret n° 61.560 du 3 juin 1961) la portion dépassant cette limite n'est comptée que pour moitié.

(3) Les pensions annuelles en nouveaux francs sont arrondies par excès à un multiple de 4.

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

NOMINATIONS

M. Charles **Barillon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées précédemment détaché auprès de la Chambre de commerce de Marseille, a été, pour compter du 16 octobre 1961 réintégré dans les cadres de son administration d'origine et chargé du service maritime du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. **Couteaud**, appelé à d'autres fonctions (Arrêté du 4-10-61. J.O. du 5-10-61).

M. Paul **Aussure**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en disponibilité pour une nouvelle période de trois ans, à compter du 3 septembre 1961, pour lui permettre de prêter son concours à la Société Lorraine Escaut.

M. Jacques **Dontot**, Ingénieur en Chef des Mines, est maintenu en disponibilité pour une période de cinq ans, pour lui permettre de prêter son concours à la Compagnie Française Thomson Houston à compter du 1^{er} octobre 1961.

M. Roger **Pagezy**, Ingénieur des Mines est placé en disponibilité pour une durée de cinq ans pour compter du 1^{er} octobre 1961, pour lui permettre de prêter son concours à la Compagnie Pont à Mousson.

M. Bernard **de Villemejeane**, Ingénieur des Mines, est placé en disponibilité pour une durée de cinq ans à compter du 1^{er} octobre 1961, pour lui permettre de prêter son concours à la Banque **Rothschild**. (Arrêté du 2 octobre 1961. J.O. du 7-10-61).

M. Pierre **Renaud**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, président de la quatrième section du conseil général des Ponts et Chaussées, a été pour compter du 23 octobre 1961, nommé Vice-président du conseil général des Ponts et Chaussées en remplacement de M. Bernard **Renaud**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Bernard **Renaud**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, vice-président du conseil général des Ponts et Chaussées admis à la retraite, a pris le titre de président honoraire du conseil général des Ponts et Chaussées.

M. Maurice **Vincent**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, a été pour compter du 23 octobre 1961, nommé président de section au conseil général des Ponts et Chaussées et chargé de la quatrième section, en remplacement de M. Pierre **Renaud**, appelé à d'autres fonctions. (Arrêté du 29 septembre 1961. J.O. du 11 octobre 1961).

M. **Chamboredon**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées a été chargé en sus de ses attributions

actuelles, de l'Intérim de la 12^e circonscription générale des services des Ponts et Chaussées. (Arrêté du 12 septembre 1961. J.O. du 1^{er} octobre 1961).

M. Michel **Duhameaux**, Ingénieur Général des Mines qui avait été promu auprès du Bureau Minier de la France d'Outre-Mer a été réintégré dans le Corps des Ingénieurs des Mines à partir du 15 septembre 1961. (Arrêté du 25-9-61. J.O. du 4-10-61).

M. **Couteaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur Général est promu Ingénieur Général des Ponts et Chaussées à compter du 16-10-61. Décret du 4-10-61. J.O. du 5-10-61).

Par décret du 29 septembre 1961, J.O. du 4-10-61, sont nommés Ingénieurs Elèves des Ponts et Chaussées, pour prendre à une date qui sera fixée ultérieurement par arrêté, les anciens élèves de l'Ecole Polytechnique dont les noms suivent :

MM. Daniel-Charles **Robequain**, Marcel **Rat**, Gérard **Gastaud**, Jean-Paul **Paufique**, Alain **Pusenat**, Georges **Marais**, Jean **Salençon**, Jean-Claude **Lebreton**, Bernard **Basset**, Jean-Claude **Douvry**, Philippe **Fleury**, Roger **Gerin**, Daniel **Iagolnitzer**, Yann **Briancourt**, Michel **Merlin**, Etienne **Swarczer**, François **Favant**, Philippe **Ciarlet**, Jean-François **Lévy**, Jean-François **Chambolle**, Jacques **Nourisson**, Jean **Grammont**, Philippe **Grosse**, Claude **Morel**, Louis **Brault**, Jean-François **Poupinel**, Jacques **Dupaigne**, Christian **de Gayardon de Fenoyl**, Jean-Marie **Perrin**, Jean-Paul **Garcia**, Michel **Henry**, Philippe **Glantz**, Olivier **Paul-Dubois-Taine**, Jean-Pierre **Galinou**, Bertrand **Desbazeille**, Jean **Blanchet**, Claude **Moreau**, Claude **Meistermann**, Jean **Deliigny**, Georges **Chaix**.

M. Louis **Parinet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées précédemment en service détaché auprès du ministère des affaires étrangères est réintégré dans les cadres de son administration d'origine et placé en disponibilité pour une période de trois ans éventuellement renouvelable. (Arrêté du 27-9-61. J.O. du 4-10-61).

M. **Belli Riz**, Ingénieur des Ponts et Chaussées précédemment détaché auprès du Bureau Central pour les Equipements d'Outre Mer, a été pour compter du 1^{er} octobre 1961, réintégré dans les cadres de son administration d'origine et chargé de l'arrondissement de Grenoble Centre au service ordinaire des Ponts et Chaussées de l'Isère.

M. Bernard **Fauveau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées au service technique des bases aériennes, a été

affecté, à compter du 1^{er} octobre 1961, à la direction des routes et de la circulation routière (service central des routes) (Arrêté du 13 octobre 1961 J.O. du 26 octobre 1961).

Les Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées ci après désignés, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées sont nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour compter du 1^{er} octobre 1961. M Charles **Vila**, Jacques **Verdier**, Jean Pierre **Rolland**. (Décret du 24 octobre 1961 J.O. du 28 octobre 1961)

M **Estienne**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la 5^e circonscription électrique à Toulouse, a été chargé pour compter du 1^{er} octobre 1961, en sus de ses fonctions, du 2^e arrondissement du service des canaux du Midi et latéral à la Garonne, en remplacement de M **Sarrat**, admis à la retraite (Arrêté du 2-10-61 J.O. du 5-11-1961)

MM **Wilbois**, **Micaud**, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef ont été promus Ingénieurs en Chef pour compter du 1^{er} novembre 1961 (Arrêté du 20 octobre 1961 J.O. du 5 novembre 1961).

M Jean **Stainesse**, Ingénieur des Ponts et Chaussées a été chargé par intérim des fonctions de chef de la 2^e circonscription électrique à Dijon, à compter du 1^{er} octobre 1961 en remplacement de M Lucien **Raiton**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine (Arrêté du 23 octobre 1961 J.O. du 7 novembre 1961).

M André **Servièrre**, Ingénieur en Chef des Mines en service détaché a été réintégré dans le Corps des Ingénieurs des Mines à compter du 28 décembre 1960 (Arrêté du 3 novembre 1961 J.O. du 9 novembre 1961)

M **Bonnome** et M Jean **Mathieu**, Ingénieurs en Chefs des Ponts et Chaussées, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur Général sont promus Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées pour compter du 1^{er} novembre 1961 (Décret du 6 novembre 1961 J.O. du 10 novembre 1961).

M Gilbert **Chirat**, Ingénieur des Ponts et Chaussées précédemment en service détaché est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et placé en disponibilité pour une période de trois ans éventuellement renouvelable. Les présentes dispositions prennent effet du 1^{er} mai 1961 (Arrêté du 6 novembre 1961 J.O. du 11 novembre 1961).

M **Claeysen**, Ingénieur des Ponts et Chaussées a été chargé à compter du 1^{er} novembre 1961 de l'arrondissement Nord du service ordinaire des Ponts et Chaussées de l'Aisne, à Saint-Quentin en remplacement de M **Berthier**, appelé à d'autres fonctions

M. Jean **Berthier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saint-Quentin, a été affecté à compter du 1^{er} novembre 1961, au Laboratoire central des Ponts et Chaussées à Paris, en remplacement de M. **Claeysen**, appelé à d'autres fonctions (Arrêté du 30 octobre 1961 J.O. du 14 novembre 1961).

M Henri **Deniau**, Ingénieur en Chef des Mines est nommé membre du conseil d'administration du Bureau de recherches géologiques et minières en raison de sa compétence, en remplacement de M. Henri **Nicolas**, appelé à d'autres fonctions (Arrêté du 8 novembre 1961 J.O. du 14 novembre 1961)

M Léon **Lévy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées précédemment en disponibilité est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et placé en service détaché pour une période de quatre mois auprès du Bureau central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer en vue d'exercer des fonctions de son grade. Les présentes dispositions prennent effet le 1^{er} avril 1961 (Arrêté du 16-10-61 J.O. du 17-11-1961)

M Raymond **Doumenc**, Ingénieur en Chef des Mines est maintenu en disponibilité pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} novembre 1961, pour lui permettre de prêter son concours à la Banque de Paris et des Pays-Bas (Arrêté du 10-11-1961 J.O. du 17-11-1961)

M Jean **Dupuy**, Ingénieur des Mines, est maintenu en disponibilité pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} décembre 1961, pour lui permettre de prêter son concours à la Société Nationale des Chemins de fer Français (Arrêté du 10 novembre 1961 J.O. du 17 novembre 1961)

Par décret du 15 novembre 1961, les Ingénieurs Elèves des Ponts et Chaussées ci après désignés qui ont satisfait aux examens de sortie de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées sont nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour compter du 1^{er} octobre 1961

MM Michel **Bossot**, Paul **Guilleray**, Jean-Luc **Flinois**, Jean Marie **Cour**, Hubert **Roux**, Jean **Eruimy**, Boris **Catoire**, Jean-Claude **Droin**, Maurice **Tatedore**, Claude **Kornblum**, Guy **Laval**, Pierre **Antonioti**, Pierre **Catella**, Philippe **Léger**, Daniel **Rousseau**, Pierre **Chassande**, Michel **Buisson-Mathiolat**, Jacques **Ville**, Michel **Schwartz**, Bruno **Grange**, Jean Claude **Dichon**, Eric **Giroult**, Jean-Claude **Ralite**, Jacques **Lagardère**, Georges **Dobias**, François **Ailleret**, Bernard **Irion**, Jean-Marie **Moreau de Saint-Martin**, Claude **Lefrou**, Jean-Pierre **Blanquet**, Claude **Pradon**, René **Pellat**.

M Paul **Clos**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées a été chargé, à compter du 1^{er} novembre 1961, du service des Ponts et Chaussées du département des Alpes-Maritimes, en remplacement de M **Mathieu**, promu à un grade supérieur (Arrêté du 6-11-61 J.O. du 21-11-61)

M. Marc **Halpern-Herla**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé à compter du 1^{er} octobre 1961, de l'arrondissement Nord du service ordinaire des Ponts et Chaussées de la Seine. (Arrêté du 6-11-61. J.O. du 21-11-61).

M. Charles **Barillon**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé directeur du Port de Marseille et de ses annexes en remplacement de M. **Couteaud**, appelé à d'autres fonctions. (Décret du 20-11-61. J.O. du 24-11-61).

M. **Buteau**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées a été adjoint à l'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées chargé de la 3^e Circonscription d'inspection générale au titre de la mobilisation des transports dans le cadre de l'arrêté du 14 janvier 1952. (Arrêté du 13-11-61. J.O. du 25-11-61).

M. Jean **Couteaud**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées a été désigné comme adjoint à l'Ingénieur Général chargé de la 22^e Circonscription d'inspection

générale des Services ordinaires des Ponts et Chaussées. (Arrêté du 13-11-61. J.O. du 25-11-61).

RETRAITES

M. André **Jouveneaux**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 14 décembre 1961, en application de l'article L 4 des pensions civiles et militaires de retraite.

M. Louis **Lehanneur**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 12 décembre 1961 en application de l'article L 4 du code des pensions civiles et militaires.

M. Pierre **Maret**, Ingénieur des Ponts et Chaussées est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 17 octobre 1961, en application de l'article L 4 du code des pensions civiles et militaires de retraite. (Décret du 26-10-61. J.O. du 3-10-61).

ACTIVITÉ DES GROUPES RÉGIONAUX DU P.C.M.

GRUPE DU SUD-EST

Le Groupe du Sud-Est du P.C.M. s'est réuni le lundi 2 octobre 1961 sous la présidence du Camarade J. **Mathieu**, Ingénieur en Chef à Nice, et a visité les installations du Centre Atomique de Marcoule. Cette visite avait été remarquablement organisée par le Camarade **de Rouville**, Directeur du Centre, qui,

avec Madame **de Rouville** a reçu à déjeuner l'ensemble du groupe (au château de Paniscoume).

A l'issue de la journée, le Camarade J. **Lamoureux**, Ingénieur en Chef à Digne, a été élu délégué du Groupe en remplacement de J. **MATHIEU**, appelé à quitter Nice.

QUATORZIÈME CONCOURS INTERNATIONAL D'APPAREILS CHASSE-NEIGE

MONTGENÈVRE-BRIANÇON (Hautes-Alpes) du 4 au 7 Février 1962

Poursuivant son œuvre en faveur du développement du tourisme hivernal, le Touring Club de France organise, en accord avec le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, à Montgenèvre-Briançon son 14^e concours d'appareils chasse-neige, dans le but de déterminer quels sont les engins de déneigement français ou étrangers qui sont les plus intéressants et d'exploitation la plus économique.

Le concours comprend :

- 1° Une présentation publique des appareils ;
- 2° Une série d'épreuves.

Le Jury soumettra à un certain nombre d'épreuves les appareils et attribuera des récompenses, en tenant compte des observations effectuées tant pendant les épreuves qu'au cours de la présentation publique.

Concours de 1962.

La présentation publique aura lieu à Briançon, le 4 février, et les épreuves des appareils du concours se dérouleront à Briançon. La Vachette, Montgenèvre, et à Cervières, les 4, 5, 6 et 7 février 1962.

OFFRE DE POSTE

Bureau d'études recherche Ingénieur des Ponts et Chaussées pour diriger un important programme de réfection et entretien réseau routier au Pérou. Ecrire au Bulletin.

LA PAGE DU TRÉSORIER

Cotisations P.C.M. pour l'Exercice 1961

Les taux des cotisations du P.C.M. pour l'Exercice 1960 ont été fixés par le Comité dans sa séance du 27 novembre 1959.⁽¹⁾

En activité.....	}	Ingénieur Général.....	25 NF
		Ingénieur en Chef.....	25 NF
		Ingénieur.....	15 NF
		Ingénieur Elève.....	0
Hors cadres.....	}	Tous grades.....	10 NF
En disponibilité.....			
Démissionnaire.....			
En retraite.....		Tous grades.....	5 NF

Le versement de la cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'Exercice en cours (Article 15 du Règlement intérieur) (2).

Pour plus de simplicité, vous pouvez verser immédiatement à titre d'acompte sur vos cotisations prochaines, une somme égale A CINQ FOIS VOTRE COTISATION ANNUELLE actuelle et vous serez ainsi tranquille pour cinq ans, à moins, évidemment, que vous ne changiez de grade entre temps.

(1) Ces taux concernent exclusivement les cotisations du P.C.M. ; ils ne comprennent pas, notamment, la cotisation de 2 NF par an pour le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; à la demande de ce Syndicat, cette cotisation peut cependant être versée au P.C.M.

(2) Libellez toujours vos chèques bancaires et postaux à l'adresse impersonnelle

" Association du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères — PARIS-7 "

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

TABLE DES MATIÈRES

N° 1. — Janvier 1960

Le Mot du Président	2
La Page du Trésorier	3
Nécrologie : M. Jean PARMENTIER	4
Crédits et Programmes Routiers : Le point de vue de l'Ingénieur Routier	5
Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M. en 1960	16
Décès	16
Procès-verbaux des Réunions du Comité du P.C.M. : Séances du Vendredi 27 novembre 1959	17
Mutations dans le Personnel	19
Circonscriptions d'Inspection Générale des Services Ordinaires des Ponts et Chaussées	22
Table des Matières de 1959	23
Le Mot du Président	2
Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs	

N° 2. — Février 1960

des Ponts et Chaussées et des Mines.....	2
Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M...	3
Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Assemblée Générale du 10 mars 1960	5
La vocation économique des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines	6
De l'Ingénieur à l'Economiste	9
Avis : Le Doctorat de Sciences Economiques, ouvert aux Ingénieurs	10
Réflexions et propositions concernant l'enseignement à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées	11
Naissances, Mariages, Décès	13
Activité des Groupe : Groupe du Mans	13
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du Vendredi 8 Janvier 1960	14
Mutations dans le Personnel	16
Société Amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Assemblée du 29 Octobre 1959	17
Les Annales des Mines de Novembre 1959	19
Les Annales des Mines de Décembre 1959	19
Bibliographie	19

N° 3. — Mars 1960

Le Mot du Président	2
450 kilomètres d'autoroutes mis en service en Europe en 1959	2
A la mémoire de M. René SIEGFRIED	4
La Recherche Scientifique et Technique dans le Corps des Ponts et Chaussées	5
Problèmes économiques de notre temps	11
Décès	16
Les Annales des Mines de Janvier 1960	16

Bibliographie	16
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 5 février 1960	17
Mutations dans le Personnel	19

N° 4. — Avril 1960

Le Mot du Président	2
Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1960	3
Procès-verbal de l'Assemblée Générale ordinaire annuelle du jeudi 10 mars	3
Mutations dans le Personnel	21
Tournée du P.C.M. au Pont de Tancarville et au Port du Havre le vendredi 11 mars 1960	22
Association Française de l'Eclairage	22
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. L'agrément des matériaux nouveaux dans le cadre européen	23
Note sur la Normalisation et la Définition des Prix Naissances, Mariages, Décès	25
Société Française d'Etudes et de Réalisations d'Equipements Gazier « SOFREGAZ »	26
Offre de poste	26
Activité des Groupes régionaux : Groupe de l'Est	27
Les Annales des Mines de Février 1960	27
Les Annales des Mines de Mars 1960	27
40 ^e Congrès de l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux	27
La SAVIEM réorganise ses activités	28
Un Cycle de Conférences et de Visites de quatre semaines sur les sujets du Bâtiment, du 12 novembre au 4 décembre 1960	28

N° 5. — Mai 1960

La page du Trésorier	2
Banquet Annuel du P.C.M.	3
Discours de M. Durand-Dubief	3
Discours de M. le Ministre Robert Buron	6
Une expérience nouvelle à l'E.N.P.C. : l'examen avant les cours	11
Ecole des Mines de Nancy : Ce que les Elèves pensent de leur Ecole	12
Les Annales des Mines d'Avril 1960	14
Bibliographie	14
Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du Vendredi 1 ^{er} Avril	15
Composition du Comité d'Administration du P.C.M.	17
Composition des Sous-Comités du P.C.M.	18
Composition des Groupes d'Etudes du P.C.M.	18
Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées : Assemblée Générale du 10 Mars 1960....	19
Mutations dans le Personnel	20

Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines : Compte-rendu de l'Assemblée Générale du 10 Mars 1960	22
Liste des Adhérents de l'Amicale	23

N° 6. — Juin 1960

Le Mot du Président	2
Les Aménagements Routiers dans la Région Parisienne	3
Quelques réflexions sur un stage d'initiation économique	17
Bibliographie	18
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du jeudi 5 mai 1960	19
Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (C.G.T.-F.O).	20
Mutations dans le Personnel	21
Tableau d'Avancement des Ingénieurs du Corps des Mines pour 1960	23
Cycles de conférences organisé en 1960 par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment	23
Les Annales des Mines de Mai 1960	24
Offres de Postes	24

N° 7. — Juillet 1960

Tournée du P.C.M. en Algérie	2
La programmation à long terme des investissements électriques	3
Une panacée aux problèmes de la circulation routière	10
IV ^e Congrès de la Fédération Internationale de la Précontrainte	12
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du Vendredi 3 Juin 1960	13
Mutation dans le Personnel	14

N° 8. — Août 1960

Le Mot du Président	2
Le Pont de Vers sur le Lot	3
Le Dakar-Niger	8
Nouvelle méthode de répartition des tensions le long des câbles de précontrainte	18
Liste des Membres des Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines	24
Procès-verbaux des réunions du Syndicat des I.P.C. Séance du jeudi 10 mars 1960	53
Composition du Comité d'Administration du Syndicat Général des I.P.C.	53
La Page des Retraités	54
Offre de Postes	54
De nouvelles locomotives Renault pour le « Petit Train » du jardin d'Acclimatation	54
Société Amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines	56
Mutations dans le Personnel	57
Bibliographie	59

N° 9. — Septembre 1960

Enseignements tirés de l'expérience des ports étrangers de la Mer du Nord, sur la politique portuaire, l'équipement des ports et l'organisation du travail	2
Bilan 1959 de l'Autoroute du Soleil	7
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 8 juillet 1960	8
Activité des Groupes régionaux :	
Groupe de l'Est	9
Mutations dans le Personnel	10
Naissances, mariages, décès	12
Les Annales des Mines de Juillet-Août 1960	13
Annales des Mines du Mois de Septembre 1960	13
Bibliographie	13
Statuts de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ..	14

N° 10. — Octobre 1960

Le mot du Président	2
Etudes sur la tarification au coût marginal et sur ses applications au domaine des transports	3
Le Réseau routier allemand	17
Mutations dans le Personnel	20
Naissance, décès	20

N° 11. — Novembre 1960

Le mot du Président	2
Journée de la recherche dans le Corps des Ponts et Chaussées	3
Rapport Général en vue de la Conférence-Débat sur la Recherche dans le Corps des Ponts et Chaussées	4
Naissances, mariage	26
In Memoriam : André Coyne	27
Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 23 septembre 1960	28
Mutations dans le Personnel	30
Bibliographie	31
La page du Trésorier	32

N° 12. — Décembre 1960

Organisation d'un voyage du P.C.M. en U.R.S.S.....	2
Quelques aperçus sur la politique monétaire	3
Ressources énergétiques et coût de l'énergie électrique en Algérie	5
Les Annales des Mines d'Octobre 1960	11
Les Annales des Mines de Novembre 1960	11
Un grand Ingénieur en Chef : Henri GIRARDON	12
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 4 novembre 1960	13
Mutations dans le Personnel	15
Naissances, Décès	16

TABLE DES MATIÈRES

N° 1. — Janvier 1961

Assemblée générale ordinaire annuelle du P.C.M. ..	2
Le Bal annuel de l'École Nationale des Ponts et Chaussées	2
Projet de voyage du P.C.M. en U.R.S.S.	3
Impressions sur un voyage en U.R.S.S.	3
Extraits de notes de voyage sur un séjour en U.R.S.S.	13
Mutations dans le Personnel	19
Congrès National des Ingénieurs Français	20
Association Française pour l'Etude des Irrigations et du Drainage	20

N° 2. — Février 1961

Le mot des Présidents	2
A la mémoire de deux de nos Camarades :	
Claude CHAZY ; Jean-François RAVOUX	3
Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines : Assemblée Générale	4
Naissances, Décès	4
Assemblée Générale ordinaire annuelle du P.C.M. en 1961 :	
Convocation	5
Elections	5
Candidatures	5
Dîner du P.C.M.	6
Tournée du P.C.M. à la Centrale de Chinon ..	6
La Page du Trésorier	7
Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :	
Assemblée Générale du 16 mars 1961	8
Etude sur les Investissements, par M. J. AUBERT ..	9
Procès-verbaux des Réunions du Comité du P.C.M. :	
Séance du Vendredi 2 décembre 1960	16
Mutations, Promotions dans le Personnel	17
Colloque sur la recherche dans le domaine de l'eau	18
Journée d'Etude sur l'Eclairage routier et suburbain :	
Vendredi 24 février 1961	18

N° 3. — Mars 1961

Nécrologie : M. Louis DESVIGNES	2
Journée d'études P.C.M.-S.F.U.	4
Journée d'études sur l'éclairage routier et suburbain	4
Journée de la Recherche dans le Corps des Ponts et Chaussées : Discours et Allocutions	5
Etude sur les Investissements par M. Jean AUBERT	14
Association Française de l'Eclairage :	
Journée de la lumière	24
Cycle de Conférences et de Visites de huit semaines sur les Sciences et Techniques du Bâtiment	24

Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :	
Séance du jeudi 12 janvier 1961	25
Mutations, Promotions dans le Personnel	26
Les Annales des Mines de janvier 1961	28
Décès	28
Activité des Groupes Régionaux :	
Groupe de l'Est	28

N° 4. — Avril 1961

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

N° 5. — Mai 1961

Dîner du P.C.M. du 16 mars 1961 :	
Allocution de M. DURAND-DUBIEF	2
Discours de M. Robert BURON	5
Les Annales des Mines de Mars et Avril 1961	9
Procès-verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle du P.C.M. du jeudi 16 mars 1961	10
Composition du Comité d'Administration du P.C.M.	11
Décès	12
Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chau- sées : Assemblée Générale du 16 mars 1961	13
Syndicat National des Ingénieurs des Ponts et Chau- sées (C.G.T.-F.O.)	14
Amicale d'Entraide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines	15
Activité des Groupes :	
Groupe du Nord	16
Visite des Chantiers d'extension du Port de Dunker- que et de l'Usine sidérurgique « Usinor »	16
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :	
Séance du vendredi 7 avril	21
Mutations dans le Personnel	22
Echanges d'idées et d'informations techniques	24

N° 6. — Juin 1961

Le mot du Président	2
Existe-t-il un problème de l'eau en France ?	3
Les Laboratoires d'Hydraulique	10
Naissances, Décès	14
Etudes et Recherches sur l'Eau en Afrique conduites par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées	15
Colloque sur la recherche dans le domaine de l'eau	19
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 5 mai 1961	21
Bibliographie	22
Cinquantenaire de la Société Hydrotechnique de France	24

N° 7. — Juillet 1961

La Recherche dans le Corps des Ponts et Chaussées : Conférence-Débats du 16 décembre 1960	2
Mutations dans le personnel	24
LE COMBUSTIBLE et les Constructeurs	26
Les Annales des Mines	27
Bibliographie	27

N° 8. — Août 1961

La page du Trésorier	2
Liste des Membres des Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines	3
Naissances, Mariages	32
Compte-rendu de la Journée d'études P.C.M.-S.F.U. Paris, 18 avril 1961 : Séance du matin	33
Séance de l'après-midi	45
Résumé des échanges de vue au cours de la journée	52
Procès-Verbaux des Réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 9 juin 1961	53
Mutations dans le personnel	54
Bibliographie	56

N° 9. — Septembre 1961

Nécrologie : Claude GRODNER	2
Transports et Service Public	3
Activité des Groupes : Groupe de l'Est : Réunion et Voyage du 8 juin 1961	12
Vers un remodelage de l'organisation des transports aux Etats-Unis	14
Mariages, décès	15
Chronique anecdotique des Ponts et Chaussées	16
Bibliographie	16
Procès-verbaux des réunions du comité du P.C.M. : Séance du vendredi 7 juillet 1961	17
Mutations, Promotions dans le personnel	18

Centre Scientifique et Technique du Bâtiment : Cycle de conférences 1961	20
Les Annales des Mines	20

N° 10. — Octobre 1961

Le Bâtiment, le C.S.T.B., les D.T.U.	2
Note sur les calculs de rentabilité des ouvrages de défense contre les crues	3
Les Annales des Mines d'Octobre 1961	6
Difficultés et utilités des Services de Contrôle	7
Chronique anecdotique des Ponts et Chaussées et des Mines : TRUDAINE et la Claque	14
Naissances, décès, divers	14
Mutations dans le personnel	15
Offre de postes	16

N° 11. — Novembre 1961

Compte rendu du voyage du P.C.M. en U.R.S.S. du 29 avril au 16 mai 1961	2
1. — Moscou	2
2. — Circuit dans le Sud	8
3. — Retour	11
4. — Transports terrestres	12
5. — Transports maritimes et fluviaux	14
6. — Ouvrages d'art et barrages	15
7. — Enseignement	17
8. — Construction, Urbanisme et divers	18
9. — Impressions générales	21
Assemblée Générale de la Société Amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, du 21 juin 1961	21
Annales des Mines du Mois de novembre 1961	23
Naissance, Mariage	23
Bibliographie	23

N° 12. — Décembre 1961

Départ en retraite de M. Bernard RENAUD, Vice-Pré- sident du Conseil Général des Ponts et Chaussées	2
Compte-Rendu du voyage du P.C.M. en U.R.S.S. : Vingt-six ans après	6
Chronique anecdotique : Petite histoire du grand VICAT	13
Variétés : Divagations dans le Vocabulaire des Voies de Communication	13
Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 20 octobre 1961	14
La page des retraités	16
Mutations, promotions et décisions dans le personnel	17
Activité des Groupes régionaux : Groupe du Sud-Est	19
Quatorzième Concours International d'Appareils Chasse-Neige : du 4 au 7 février 1962	19
Offre de poste	19
La page du trésorier	20

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE

SIDÉLOR

S. A. AU CAPITAL DE 248.400.000 NF.

SIÈGES SOCIAL - 4, RUE DES CLERCS, METZ
ADMINISTRATIF - 1, RUE G. BERGER, PARIS

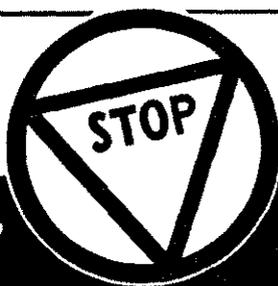
USINES ROMBAS - MICHEVILLE - HOMÉCOURT
HAUTMONT - AUBOUÉ - TRÉFILIERIES
DE MARNAVAL ET DE CHAMPAGNOLE
ADHÉRENT DE SOLLA C

PROGRAMME DE FABRICATION TOUS PRODUITS SIDÉRURGIQUES
PALPLANCHES MÉTALLIQUES
MATÉRIEL DE VOIE
RONDS NERVURÉS "NERSID" - ACIER TOR
TRÉFILÉS - TREILLIS SOUDÉ

RÉSEAUX DE VENTE FRANCE ET OUTRE-MER : DAVUM
B. P. 7, VILLENEUVE-LA-GARENNE ; PLA. 22-10
AUTRES PAYS : DAVUM EXPORTATION
96, RUE AMELOT - PARIS-XI* - ROQ. 68-10



SIGNALISATION ELECTRO
AUTOMATIQUE
DE CHANTIERS



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



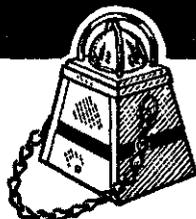
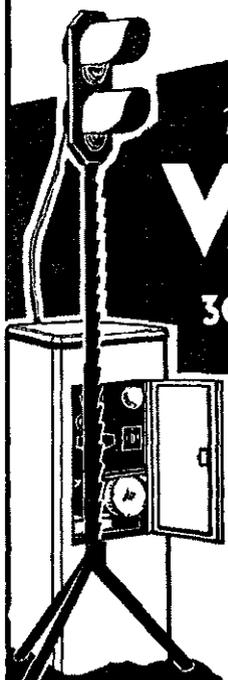
plus de

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

Plus de 50 ans
au service de la Route

FOURNITURES ROUTIÈRES

Emulsions anioniques et cationiques
pour revêtements superficiels, enrobage,
stabilisations de sols, etc...
Goudrons préparés et produits dérivés,
Bitumes fluxés,
Enrobés à chaud et à froid,
Tarmacadam de laitier.

LASSAILLY ET BICHEBOIS

TRAVAUX ROUTIERS

- Construction et entretien de routes et aérodromes ;
 - Voirie et viabilité ;
 - Revêtements superficiels par méthodes : classiques
et "TAPISABLE" au gravillonneur ;
 - Tapis d'enrobés : classiques à chaud et à froid
et "TAPISABLE" au motor grader ou au finisher ;
 - Revêtement anti-Kérosène "TAPISABLE A.K."
- Les procédés "TAPISABLE" sont protégés en France et à l'étranger.

Faites appel à

LASSAILLY ET BICHEBOIS

62, AVENUE DE SAXE - PARIS XV^e - SUF. + 90-91

**COMME FOURNISSEUR DE PRODUITS ROUTIERS
COMME EXÉCUTANT DE TRAVAUX ROUTIERS**

vous aurez une satisfaction totale

*

USINES & CENTRES RÉGIONAUX

ISSY-LES-MOULINEAUX — MEUDON — ANGERS — ÉPINAL — LA ROCHE-SUR-YON — LUCE (près Chartres)
MIGENNES — SAINT-HERBLAIN (près Nantes) — VERDUN — REHON — ARPAJON — ALGER