

PROJET DE RÉORGANISATION du Corps des Sous-Ingénieurs et Conducteurs des Ponts-et-Chaussées et d'Amélioration des traitements.

Paris, le 14 janvier 1919

I. Améliorations morales

Outre que l'appellation de « conducteur » a décidément été trop vulgarisée avec le développement du machinisme et des moyens de transport, et ne peut relever leur prestige et leur considération, il est évident que les conducteurs des Ponts et Chaussées de 1919 n'ont plus rien de commun avec ceux de 1804 [...].

Si, par contre, nous nous reportons au texte de l'article 14 [du décret du 25 août 1804], nous constatons que toutes les fonctions actives, alors exercées par les ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées, le sont complètement aujourd'hui, et depuis longtemps déjà, par les conducteurs et sous-ingénieurs, véritables ingénieurs des subdivisions, possédant d'ailleurs toutes les connaissances et les qualités requises à cet égard. Ne sont-ce pas eux, en effet, qui lèvent les plans, effectuent les nivellements, dessins, métrés nécessaires à la formation des projets dont ils sont chargés et qu'ils font exécuter ensuite.

Ne sont-ce pas encore eux, les ingénieurs de plein air, définis plus loin comme « devant être sans cesse présents sur les ateliers des grands travaux d'art, visiter le plus souvent possible les travaux ordinaires des routes et de la navigation, et ne rester dans leur domicile que le temps nécessaire pour mettre en ordre la comptabilité et pour s'occuper des projets, devis et autres affaires de bureau dont ils sont chargés » ?

Il s'agit donc tout simplement de reconnaître officiellement une situation de fait et pareille décision honorera grandement son auteur. Je répéterai ici que nous ne réclamons que ce qui nous paraît légitimement dû.

II. Améliorations matérielles

Ici nous entrons dans le vif du sujet et la réforme nécessaire ne se traduira plus par quelques changements de dénomination aussi faciles à obtenir qu'ils sont justifiés mais bien par un certain nombre de millions à extraire des caisses du Trésor.

Extraits de La Tribune n° 676-679 / janvier - avril 1919

Cependant quelque dure que soit cette nécessité, elle n'en est pas moins inéluctable ; il faut bien que l'État arrive à la subir comme nous subissons les privations. La cherté de la vie n'est que trop réelle ; tout le monde est fixé là-dessus et point n'est besoin de dissenter longuement à cet effet. Le coût des denrées les plus indispensables à l'existence a plus que doublé [...].

Il est à craindre notamment pour les personnels d'ordre technique que des départs nombreux se produisent dans les rangs des fonctionnaires si les conditions d'avant-guerre ne sont pas sensiblement modifiées. L'exode serait en effet inévitable ; la source du recrutement serait tarie ; d'où une double crise des effectifs à l'heure où s'ouvre un vaste champ d'action pour les techniciens de l'administration des travaux publics [...].

ANALYSE DU PROJET D'AMÉLIORATION DES TRAITEMENTS DU PERSONNEL TECHNIQUE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Paris, le 23 février 1919

CONCLUSIONS — Si le Parlement n'accorde pas ces augmentations si modérées de crédits, le personnel technique disparaîtra en peu de temps. Il sera alors impossible de procéder à l'exécution des travaux, ou tout au moins de le faire avec les garanties incontestables de science de dévouement et d'honorabilité qu'offre le susdit personnel [...].

Le ministère des Travaux Publics dispose encore d'un très bon personnel technique, un siècle d'expérience ayant formé le corps des Ponts et Chaussées [...] mais ce personnel ne veut pas, ne peut pas rester au service de l'État aux conditions actuelles ; il a des velléités de partir, il s'en va déjà, attendu qu'il n'a pas, comme la plupart des fonctionnaires, à solliciter à chercher une place qu'on vient lui offrir à des conditions avantageuses.

Comme, d'autre part, il est loin de constituer un réservoir inépuisable, c'est à bon droit que M. le ministre des Travaux Publics cherche à le retenir pour éviter la désorganisation, l'effondrement même d'un service public plus important que jamais. ///

Le portage de ce projet débouchera, le 29 juin 1920, par la signature du décret créant le grade d'ingénieur des travaux publics de l'État.

→ Société éditrice : SNITPECT-FO

→ Directeur de la publication : Édouard ONNO – Secrétaire général du SNITPECT-FO

→ Agrément CPPAP n° 1124506818

→ Périodicité trimestrielle / tiré à 2 000 exemplaires

→ Création graphique : Laurent Gaudart

→ Imprimé par : Imprimerie Compedit-Beauregard – 61 600 La Ferté-Macé

→ Numéro ISSN de la publication : 1959-4704

