

Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 82, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11°).

SOMMAIRE

UN POINT D'HISTOIRE

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES DU COMITÉ.

Séance du 14 novembre 1933.

COMMUNICATIONS DU COMITÉ

Recouvrement des cotisations

CORRESPONDANCE.

COMMISSION DE LA VOIRIE ROUTIÈRE

AU SUJET DES PENSIONS.

ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES. HORAIRE DES COURS.

INDEMNITÉS DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS INTERESSANT LES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Statut des représentants de l'Etat aux Conseils d'administration des grands réseaux de chemins de fer.
Solde et accessoires de solde du personnel colonial.
Projet de loi sur les limites d'âge et les retraites.
Projet de loi relatif aux conditions de délivrance du titre d'Ingénieur diplômé

ASSOCIATION DES CONGRÈS DE NAVIGATION. — XVI° CONGRÈS.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

CHRONIQUE DES TRAVAUX :

Automotrices du Département de l'Allier.

LÉGION D'HONNEUR

NOMINATIONS, MUTATIONS.

MODIFICATIONS DANS LA COMPOSITION DES COMMISSIONS, etc.



**COMPRESSEURS D'AIR
OUTILLAGE PNEUMATIQUE
MATÉRIELS DE RÉPANDAGE**

Spiros
DEPUIS 1842

USINES ET SIÈGE SOCIAL :
26-30, Rue de la Briche
SAINT-DENIS (Seine)

Téléphone :
PLAINE 00-27, 01-38, 04-14, 08-49

SUCCURSALES A **PARIS, BRUXELLES, LONDRES, MADRID**
et à **Alger, Bordeaux, Dijon, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Rennes, Tours**

MATÉRIEL DE TRAVAUX PUBLICS

A. SCHARS

48 à 54, rue Achard -:- BORDEAUX

APPAREIL POUR OPÉRER LE MÉLANGE **GOUDRON-BITUME**

LA FUSION ET LE FLUXAGE DES BITUMES

(BREVETÉ S. G. D. G.)

Cet appareil peut être utilisé suivant le cas envisagé :

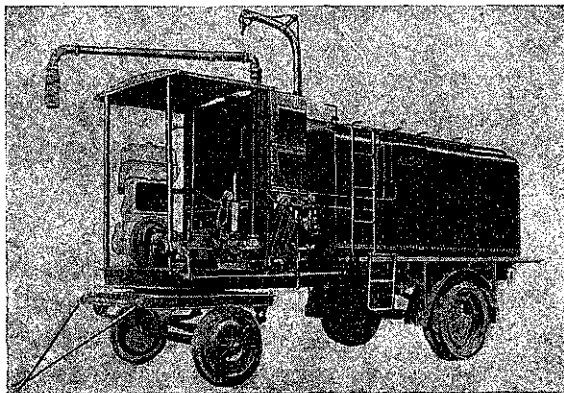
- 1° — A faire fondre et à incorporer une certaine proportion de bitume au goudron, en introduisant en même temps le bitume froid et le goudron froid dans le même récipient; le chauffage du goudron par circulation fait entrer en fusion le bitume contenu dans des paniers.
- 2° — A utiliser du goudron ou une huile appropriée comme fondant pour amorcer le chauffage des bitumes purs et arriver à une fusion continue sans crainte de surchauffe localisée, qui entraînerait la cokéfaction, ou modifierait les propriétés du bitume.
- 3° — A additionner aux bitumes bruts la quantité d'huile nécessaire à leur fluxage, pour être utilisés sur routes.
- 4° — Comme poste réchauffeur mobile. Grâce à son calorisateur de grande surface il permet d'approvisionner les répanduses en goudron dégourdi ou chauffé à la température nécessaire au répandage.

**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**

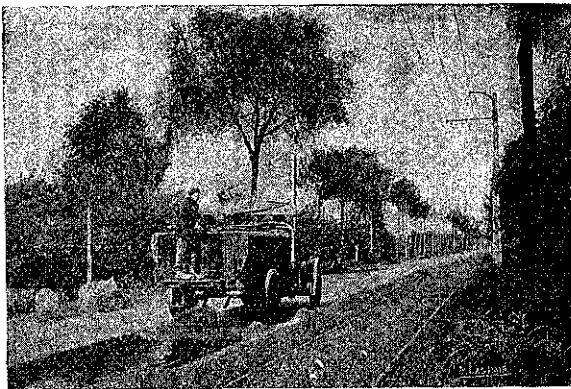


Les expériences que nous suivons depuis plusieurs années ont prouvé que notre matériel a toujours donné des mélanges goudron-bitume parfaitement homogènes.

Malgré les différences considérables que présentaient les produits traités, aucune trace de décantation n'est apparue même après cinq mois de



Poste mobile pour la fabrication du Goudron-Bitume
Chauffage au mazout



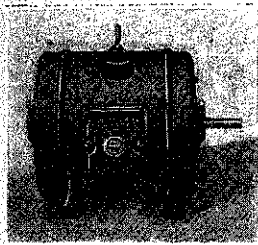
Répandage par Appareil Diffuseur
Breveté France et Etranger

**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**



stockage du mélange.

Cette homogénéité obtenue à basse température a permis l'épandage des goudrons bitume à 20 0/0, aux environs de 100°, c'est-à-dire que l'application de ce mode de revêtement n'est ni plus dangereuse, longue ou onéreuse qu'un goudronnage ordinaire.



DEPUIS LES PETITS
MOTEURS DE 0,3 CV...

TOUT CE
QUI CONCERNE
LES
APPLICATIONS
INDUSTRIELLES
DE
L'ELECTRICITE

Les Forges et Ateliers de Constructions
Électriques de

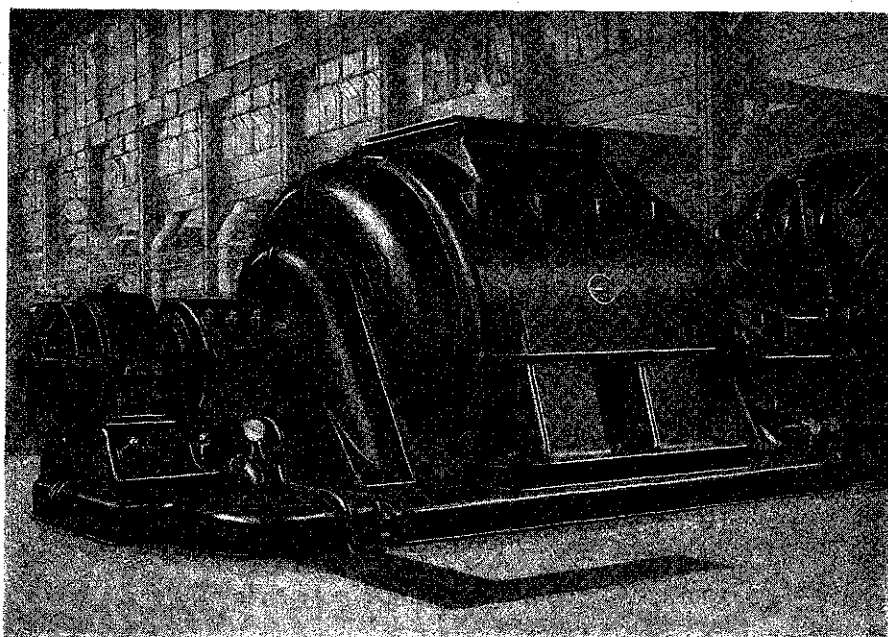
JEUMONT

75, BOULEVARD HAUSSMANN PARIS (8^È)
DIRECTION GENERALE A JEUMONT (NORD)

construisent

- Machines tournantes - Câbles et Fils
- Appareillage gros et petit - Turbines
- Barrages - Vannes
- Appareils de levage - etc... etc...

DE 72.000 KVA. A 3.000 T.M.
JUSQU' AUX ALTERNATEURS



Les bons ouvrages techniques sont de plus en plus recherchés

C'est à la Librairie

TÉLÉPHONE
Danton 99-15 (3 lignes)



CHÈQUES POSTAUX
Paris 75-45

ÉDITEUR, 92, rue Bonaparte, PARIS (VI^e)

que vous trouverez

le catalogue le plus complet

contenant près de 3.000 titres

Il comprend les divisions suivantes :

ORGANISATION. — ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL ET PROFESSIONNEL. — MÉCANIQUE. — AUTOMOBILISME. — AÉRONAUTIQUE. — ÉLECTRICITÉ. — TÉLÉGRAPHIE. — TÉLÉPHONIE. — CHIMIE ET ANALYSE CHIMIQUE. — INDUSTRIES DIVERSES. — AGRICULTURE. — ARCHITECTURE. — TRAVAUX PUBLICS. — CONSTRUCTION. — CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS. — GÉOLOGIE. — MINES. — MÉTALLURGIE.

La Librairie DUNOD édité :

La Technique Moderne. *Revue bimensuelle.*

Abonnement : France..... 125 fr.
Etranger..... 180 fr. (164 fr.¹)

L'Electricien. *Revue bimensuelle.*

Abonnement : France..... 55 fr.
Etranger..... 95 fr. (83 fr.¹)

La Vie Automobile. *Revue bimensuelle.*

Abonnement : France..... 84 fr.
Etranger..... 150 fr. (130 fr.¹)

La Revue générale des Chemins de fer. *Mensuelle.*

Abonnement : France..... 120 fr.
Etranger..... 160 fr. (145 fr.¹)

Les Annales des Mines. *Revue mensuelle.*

Abonnement : Paris..... 130 fr.
Départements..... 140 fr.
Etranger..... 170 fr. (160 fr.¹)

(1) Prix spécial pour les pays ayant adopté l'échange du tarif postal réduit.

PORTLAND ARTIFICIEL **ROC**

**LE DERNIER NÉ...
LE MEILLEUR...**

ROC doit sa supériorité à l'excellence des matières premières et à la perfection de sa fabrication.

ROC est garanti pur. Il ne contient ni fondant, ni colorant, ni laitier, ni produits chimiques.

ROC n'est pas un Superciment. C'est un ciment portland normal dont les résistances rivalisent celles des superciments.

**HATEZ-VOUS DE FAIRE UN ESSAI
AVANT DE TRAITER VOS ACHATS**

LAMBERT FRÈRES & C^{IE}

Société en commandite par actions au capital de 27 500 000 francs

Siège social : CORMEILLES-EN-PARISIS (Seine-et-Oise)

USINE A CORMEILLES-EN-PARISIS, S.-&-O. (12 kilom de Paris)
Chargement sur camions à l'usine Livraisons directes sur chantiers à Paris
et en banlieue.

DÉPOTS : PARIS, Quai de la Rapée (face la rue Villiot).
— Quai Debilly (près le pont d'Iéna).
COURBEVOIE, 35, Quai de Seine.
CHOISY-LE-ROI, 1, Avenue de Danville.
AUBERVILLIERS, 25, Rue de la Haie Coq
VERSAILLES, 9, Rue Porte de Buc.
VAUJOURS, Route de Meaux.
MAÏSONS-LAFFITTE, 3, Rue de Paris

DIRECTION COMMERCIALE

PARIS — 82, RUE SAINT-LAZARE

Téléph. : TRINITÉ 27-40 (3 lignes) — Adr tél . MATÉRIA-PARIS-115



UN POINT D'HISTOIRE

Dans l'étude que nous avons publiée (*Annales des Ponts et Chaussées*, I, 1932) sur le *Décintrement du pont de Neuilly*, nous indiquions, d'après une relation de la *Gazette de France*, qu'à l'occasion de cette solennité, « les Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées étaient pour la première fois revêtus de l'uniforme que Sa Majesté venait de leur donner pour les faire connaître dans leurs fonctions ».

Les recherches que nous avons tentées pour retrouver la description officielle de cet uniforme étaient restées vaines. M. Pierre Gaxotte, le brillant historien du *Siècle de Louis XV*, a bien voulu tout récemment nous écrire pour nous faire connaître

qu'ayant préparé autrefois une thèse sur l'Administration des Ponts et Chaussées au XVIII^e siècle, il avait eu sous les yeux le texte de l'arrêt du Conseil du 22 septembre 1772 (date même du Décintrement) prescrivant pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées « un uniforme gris fer, avec revers et doublure rouge cramoisi, boutons d'argent, broderie ou galon suivant le grade, bottes et épée ».

Nous avons pensé qu'il n'était pas sans intérêt pour nos camarades de porter à leur connaissance ce petit détail d'histoire.

Léon PETTY,

Ingénieur des Ponts et Chaussées

Procès-verbaux des Séances du Comité

Présents : MM. Joyant, Bès de Berc, Le Roux, Schwartz, Besson, Gény, Augustin, Briancourt, Cestre, Gaspard, Hupner, Méchin, Michel, Ninck, Noël, Renaud, Rérolle, de Rouville, Soleil, Tarnier, Wahl, Weill.

Excusés : MM. Deymié, Hachon, Vigier.

Absents : MM. Baboin, Chauchoy, Colson, Villeveille, Weckel.

La séance est ouverte à 14 h. 30.

Le procès-verbal de la dernière séance est adopté sans observation.

M. le **Président** adresse les félicitations du Comité à M. **Weill**, Ingénieur en Chef des Mines, promu officier de la Légion d'Honneur, et à M. **Vigier**, Ingénieur des Mines, nommé Chevalier, tous deux dans la promotion du cent cinquantième de l'École Supérieure des Mines.

Il donne connaissance d'une lettre qu'il a envoyée au Secrétaire Général du Conseil National Économique, à la suite d'un rapport présenté à la Commission Permanente de ce Conseil par la Conférence des Syndicats de Navigation intérieure; ce rapport déclarait que, sauf pour les installations situées en dehors de l'ancienne frontière française, aucun progrès technique ni aucun travail important n'avaient été réalisés sur les voies de navigation intérieure depuis vingt ans. Cette affirmation inexacte a ému

les Camarades chargés de services de navigation, et, avec leur collaboration, M. le Président a rédigé une lettre protestant contre ce rapport tendancieux, et indiquant les perfectionnements apportés aux voies navigables, et les travaux effectués depuis plusieurs années.

Cette lettre sera publiée au Bulletin du P. C. M.

M. le **Président** fait connaître au Comité la réponse de M. le Ministre de l'Agriculture à la lettre qui lui avait été adressée au sujet des attaques contre les Ingénieurs de l'Hydraulique agricole, parues dans un numéro du « Bulletin Agricole ». Cette réponse sera également insérée au Bulletin du P. C. M.

M. **Rérolle** signale une lettre envoyée par la Direction du Génie Rural à un Préfet, au sujet des attributions respectives des Services de l'Hydraulique agricole et du Génie Rural dans les travaux de curage.

Un échange de vues a lieu au sujet des concessions de gaz, qui se répandent dans certains départements. Il semble que le contrôle de ces concessions devrait être du domaine du Ministère des Travaux Publics. M. **Gény** signale que de nombreux réseaux de distribution électrique ruraux seraient actuellement insuffisants pour faire face au développement normal de la consommation électrique, en particulier pour le chauffage, et que c'est vraisemblablement pour éviter de faire ressortir cette insuffisance qu'on cherche à orienter certaines régions vers le gaz.

Relations avec l'U.S.I.C. :

M. **de Rouville** rend compte de son entrevue avec M. Breynaert :

Le Conseil de l'U. S. I. C. s'est occupé de la question des travaux accessoires des fonctionnaires. En ce qui concerne les Ingénieurs dépendant du Ministère des Travaux Publics, il a conclu en s'en rapportant à la dernière circulaire de M. le Ministre des Travaux Publics à ce sujet.

Ingénieurs Conseils Urbanistes et Sanitaires :

M. **Wahl** signale que, d'après un communiqué, l'Assemblée générale de cette Association, qui a eu lieu le 14 octobre, a émis un vœu demandant des subventions massives de l'Etat pour effectuer des travaux communaux; l'assemblée a annoncé la réunion d'un « Congrès des Eaux et de l'Assainissement », à Limoges, en mai 1934; enfin, elle a décidé la reprise de la campagne contre les fonctionnaires.

Il insiste sur le tort que peut causer au Corps des Ponts et Chaussées les légendes qui courent au sujet des traitements énormes attribués à certains Ingénieurs, et qui n'ont aucun rapport avec les traitements réels.

Un échange de vues a lieu à ce sujet, au cours duquel sont cités divers chiffres remettant les choses au point, tant en ce qui concerne les traitements maximum réellement atteints, qu'en ce qui concerne la moyenne des traitements touchés par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et également par les Ingénieurs des Mines.

Traitements et indemnités :

M. **le Président** expose qu'on ignore actuellement quels sont les projets du nouveau Gouvernement. Il semble que la Commission Supérieure des Economies soit revenue à des propositions moins draconiennes en ce qui concerne les indemnités des Ingénieurs du Ministère des Travaux Publics. Il est vraisemblable que les crédits relatifs aux indemnités, d'une part des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, d'autre part des Ingénieurs des Travaux Publics, resteront séparés. Un prélèvement de l'Etat sur le montant des honoraires occasionnels est à prévoir, mais il est probable que, corrélativement, le plafond des dépenses auquel s'applique le taux de 4 % pour les honoraires sera relevé.

Relations avec le Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics :

M. le Président rend compte de la réunion qui a eu lieu, le 4 novembre, entre le Bureau du Comité du P.C.M. et la Commission Exécutive du Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat. Au cours de cette réunion, il a été décidé de former deux Commissions :

a) Une Commission de 4 membres, chargée d'étudier la question du Statut des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, des Adjoints Techniques et des Agents de Bureau. Il est entendu que MM. **Le**

Roux et **Schwartz** représenteront le P.C.M. à cette Commission.

b) Une Commission de 6 membres, chargée d'étudier les questions de la répartition des honoraires, des chemins ruraux et de la défense générale des Ponts et Chaussées. MM. **Tarnier**, **Schwartz** et **Deymié** sont désignés pour représenter le P.C.M. à cette Commission.

Commission de la Voirie Routière :

M. **Tarnier** rend compte des travaux de cette Commission, qui a préparé deux projets de loi, l'un concernant la Voirie départementale, l'autre les chemins ruraux. Ces projets ont été déjà examinés et discutés au Comité du P.C.M. Un accord est intervenu avec les représentants des Ingénieurs en Chef des Services vicinaux, sur ces textes, qui ont été très légèrement modifiés; une délégation des deux Associations est allé rendre visite aux Directeurs compétents du Ministère de l'Intérieur, et leur a remis les projets en question.

M. **le Président** fait connaître des arrêtés qui ont été pris dans certains départements, et qui fixent les conditions du contrôle du Service Vicinal sur les travaux de chemins ruraux exécutés sur des ressources vicinales.

M. **Renaud** signale que des difficultés peuvent provenir du fait que le personnel est parfois en nombre insuffisant.

M. **Tarnier** indique qu'un vœu a été émis par certaines Chambres d'Agriculture, tendant à ce qu'on ait recours au Service Vicinal pour les chemins ruraux, en uniformisant le tarif des indemnités dans chaque département.

Il est entendu que le projet de loi concernant la Voirie départementale sera inséré au Bulletin du P.C.M. du mois de décembre.

Commission du Statut des Corps :

MM. **Le Roux** et **Weill** rendent compte des travaux de cette Commission, qui a préparé deux notes, l'une sur la réorganisation administrative, l'autre sur la crise de l'avancement.

Des échanges de vues ont lieu au sujet de ces deux notes, qui recevront certaines modifications et seront de nouveau discutées à une prochaine séance du Comité.

En ce qui concerne, en particulier, la suppression de l'engagement colonial, M. **le Président** expose que cette suppression lui paraît dangereuse. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ne peuvent se désintéresser des colonies, ni laisser à d'autres le soin d'y assurer des fonctions qui sont de leur compétence. Si on supprime l'engagement à l'entrée de l'Ecole d'Application, il faudra rendre obligatoire l'acceptation à la sortie de cette école, des postes qui seront offerts dans la Métropole ou les Colonies; cette obligation existe déjà pour les postes de l'Afrique du Nord.

En réalité, les réintégrations très nombreuses d'ingénieurs coloniaux, qui se sont produites récemment et sont gênantes, proviennent de la crise actuelle et d'erreurs de prévisions du Ministère des Colonies.

M. **Méchin** signale que la question présentera beaucoup moins d'intérêt dans l'avenir, les réintégrations à prévoir pour les Ingénieurs coloniaux étant presque complètement accomplies.

Il estime que l'engagement colonial doit être maintenu à la sortie de l'École Polytechnique, mais en lui adjoignant un examen médical permettant de n'accepter que des Ingénieurs dont l'état de santé sera suffisamment bon pour qu'ils puissent remplir les obligations contractées par eux.

M. **Augustin** pense qu'il n'y aura plus de crise sensible, à cet égard, dans l'avenir, car, sur 267 Ingénieurs Ordinaires de 1^{re} classe et de 2^e classe, 36 seulement ont souscrit à l'engagement colonial.

M. **Weill** estime que le Corps d'Ingénieurs coloniaux devrait comprendre tous les grades successifs, de façon que les Ingénieurs puissent avancer sans être obligés de rentrer en France. Le Ministère des Colonies devrait imposer aux colonies de posséder des Ingénieurs en Chef et des Inspecteurs Généraux en nombres tels qu'ils permettent l'avancement normal sur place des Ingénieurs Ordinaires.

M. **Hupner** pense qu'une convention devrait être élaborée entre le Ministère des Travaux Publics et le Ministère des Colonies, pour que ce dernier garde

à sa charge une certaine proportion des Ingénieurs lorsque ceux-ci passent Ingénieurs en Chef.

Un autre échange de vues a lieu au sujet de la question de la limite d'âge. M. **Soleil** indique que, lorsque les Ingénieurs en Chef étaient mis à la retraite à 62 ans, il était plus facile d'obtenir des candidats pour les postes d'Inspecteurs Généraux.

Enfin, le Comité examine la question de la création d'une « hors classe » pour les Ingénieurs Ordinaires ayant un certain nombre d'années d'ancienneté dans ce grade.

M. **de Rouville** estime que la différence entre les traitements d'Ingénieur Ordinaire de première classe et d'Ingénieur en Chef de seconde classe est trop faible pour que la création de cette hors classe puisse apporter une grosse amélioration.

Après discussion, il est envisagé de demander qu'un supplément de 4.000 francs de traitement soit attribué à tout Ingénieur Ordinaire de 1^{re} classe ayant un certain nombre d'années d'ancienneté dans ce grade.

Les échanges de vues sur ces divers sujets se poursuivront aux prochaines séances du Comité.

La prochaine séance est fixée au 12 décembre 1933.

La séance est levée à 17 h. 45.

Le Secrétaire :

P. BESSON.

Le Président :

JOYANT.

*Erratum au Procès-Verbal de la séance du Comité du
10 octobre 1933 :*

Page 259 du *Bulletin du P.C.M.* d'octobre 1933,
seconde colonne, ligne 25, lire « obtenu » au lieu de
« demandé ».



COMMUNICATIONS DU COMITÉ

Recouvrement des Cotisations

Le Comité du P.C.M. a l'honneur de vous prier d'adresser le plus tôt possible à M. **Houbin**, 2, rue Redon, à Paris (17^e), votre cotisation pour l'année sociale 1933-1934 qui a commencé le 1^{er} novembre 1933.

Les taux fixés par les statuts adoptés par l'Assemblée générale du 2 mars 1930, modifiés par l'Assemblée générale du 25 janvier 1931 et par l'Assemblée générale extraordinaire du 7 juin 1931 sont les suivants :

100 francs pour les Inspecteurs généraux et Ingénieurs en chef ;

70 francs pour les Ingénieurs ordinaires de première et de deuxième classe en activité de service et les Ingénieurs ordinaires de toutes classes en congé hors cadres, en disponibilité et démissionnaires ;

50 francs pour les Ingénieurs ordinaires de troisième classe en activité de service et 20 francs pour les Elèves Ingénieurs.

Pour les Inspecteurs généraux, les Ingénieurs en chef en retraite et les Ingénieurs non en activité de service ayant atteint l'âge où ils seraient mis à la retraite s'ils étaient restés dans l'administration, la cotisation est de 40 francs, et pour les Ingénieurs ordinaires en retraite la cotisation est de 30 francs.

La cotisation est fixée d'après le grade du sociétaire au 1^{er} novembre 1933, date du commencement de l'année sociale.

Cette cotisation peut être rédimée par le versement, en une seule fois, d'une somme de 1.000 francs ou par quatre versements annuels de 300 francs effectués pendant quatre années consécutives. Les membres qui rachètent leurs cotisations par une somme de 1.500 francs reçoivent le titre de membres bienfaiteurs.

Les envois peuvent être faits au nom de M. **Houbin**, soit par versement à son c/c Postal N° 868-81 ouvert au Bureau de Paris, soit par mandat-poste, soit par chèque barré (prière de ne jamais envoyer de billets de Banque).

Les camarades sont invités à répondre à cet appel aussi rapidement que possible, afin d'éviter les frais de recouvrement par le service des postes, qui sont très onéreux.

A ceux d'entre eux qui ne doivent que leur cotisation annuelle, il ne sera pas accusé réception de leur envoi, à moins qu'ils n'en fassent la demande sur le talon du mandat. Ils voudront bien se contenter du récépissé de la poste.

LE COMITÉ.

CORRESPONDANCE

1° Lettre de M. le Président du P.C.M. à M. le Ministre des Travaux Publics au sujet de la Légion d'honneur

Paris, le 10 novembre 1933.

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

*Le Président de l'Association Professionnelle
des Mines à Monsieur le Ministre des Tra-
vaux publics.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Mes Camarades des Ponts et Chaussées et des Mines m'ont donné la mission de vous faire connaître la pénible déception qu'ils ont éprouvée à la lecture des dernières listes de nominations ou promotions dans l'Ordre national de la Légion d'honneur, surtout en ce qui concerne l'attribution des rosettes d'officiers et des croix de chevaliers :

La liste parue au mois de juillet n'a comporté qu'une seule promotion comme officier parmi les Ingénieurs des Ponts et Chaussées au service de l'État, sur dix rosettes attribuées; les croix de chevaliers accordées aux fonctionnaires des Travaux publics ont été inférieures au tiers des nominations, et, parmi ces fonctionnaires, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne figurent eux-mêmes que pour moins d'un tiers.

La promotion de juillet n'a comporté aucune nomination en faveur du Corps des Mines.

Sans doute le contingent spécial institué à l'occasion du 150^e anniversaire de l'École Supérieure des Mines de Paris a permis de promouvoir officiers quatre Ingénieurs en service actif dans ce Corps, ce qui ne représente, d'ailleurs, que le tiers de la promotion spéciale; mais, dans la liste des chevaliers, sur 30 décorations, figure un seul Ingénieur au Corps des Mines en service à l'État.

Nous nous permettons, très respectueusement, Monsieur le Ministre, de vous rappeler que, au cours de l'audience que vous aviez bien voulu nous accorder le 5 mars dernier, vous aviez été frappé de nos observations montrant que, depuis la guerre, la proportion des décorations accordées à nos deux Corps sur le contingent des Travaux publics, avait été sans cesse en diminuant, si bien que les Ingénieurs restés au service de l'État étaient actuellement décorés ou promus généralement beaucoup plus tard que ceux qui l'avaient quitté.

Vous aviez accueilli favorablement notre suggestion de réserver, comme cela a lieu dans d'autres départements, une proportion fixe de chaque promotion aux Ingénieurs de l'État.

A la note que nous vous avons remise à ce sujet, vous avez bien voulu répondre, par votre lettre du 12 avril 1933, que vous vous efforcerez de tenir grand compte de nos observations.

Les promotions dans la Légion d'honneur du deuxième semestre de cette année — qui ont encore réduit la part trop faible accordée jusqu'ici à nos Camarades — ont donc causé parmi eux une grande déception et un certain découragement.

Nous osons espérer, Monsieur le Ministre, que la prochaine promotion de janvier rétablira l'équilibre et accordera aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, avec une libéralité équitable, les distinctions qu'ils croient avoir méritées par le dévouement avec lequel ils se sont toujours consacrés au service de l'intérêt public.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon respectueux dévouement.

JOYANT.

**2° Lettre du Président du P.C.M.
à M. le Secrétaire Général du Conseil National Economique
au sujet des voies navigables**

Paris le 14 novembre 1933.

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

*Le Président de l'Association Professionnelle
des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et
des Mines à Monsieur Cahen Salvador,
Conseiller d'Etat, Secrétaire Général du
Conseil National Economique.*

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL,

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a eu connaissance des observations présentées par la Conférence des Syndicats de Navigation intérieure devant la Commission Permanente du Conseil National Economique sur le rapport préliminaire de M. Josse, concernant la politique des transports.

Les Ingénieurs chargés des Services de Navigation se sont vivement émus de l'affirmation, contenue dans ces observations, que, *sauf pour les installations situées en dehors de l'ancienne frontière (port de Strasbourg, canal de la Moselle), les voies navigables de l'intérieur du pays, malgré le développement généralisé des transports, sont dans un état technique inférieur à ce qu'elles étaient il y a vingt ans.*

Notre Association, qui groupe ces Ingénieurs, comme d'ailleurs la plupart des Ingénieurs de nos Corps, ne peut laisser se produire devant le Conseil National Economique, sans s'inscrire en faux, une telle affirmation, qui, susceptible de se répandre ensuite devant un public non averti, pourrait laisser penser que les techniciens de l'Etat n'ont pas été capables d'apporter aux voies navigables les améliorations exigées par le développement des transports

Le Corps des Ponts et Chaussées a réussi, en quelques années, à transformer un réseau routier complètement usé par la guerre et par l'insuffisance d'entretien qui a suivi, et a créé un magnifique ensemble de chaussées modernes qui fait l'admiration des usagers; il a construit récemment, dans les ports maritimes, une série d'ouvrages dont quelques-uns constituent des records mondiaux, ou ont comporté des procédés d'exécution absolument inédits; les chemins de fer français, où nos Camarades assurent en grande partie la direction des tra-

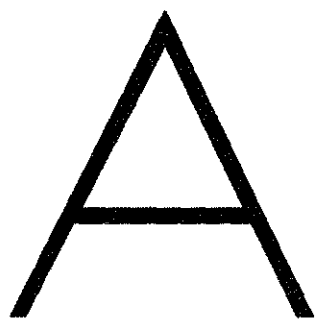
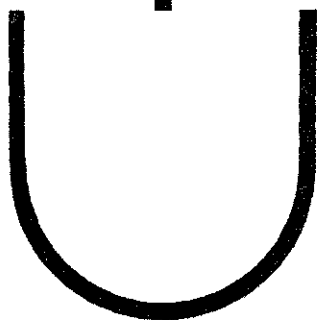
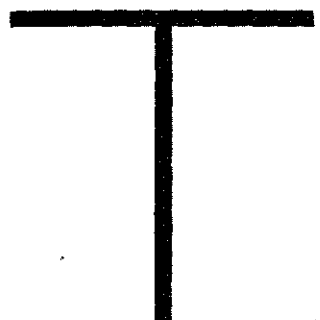
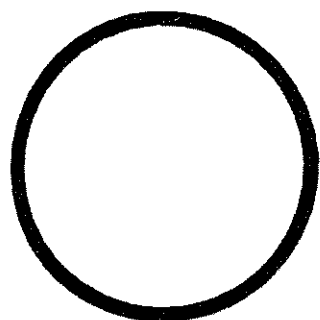
vaux, sont partout admirés et cités en exemple. Il serait, *a priori*, bien extraordinaire que, malgré la modicité des crédits — voire même leur insuffisance — ce Corps n'ait pas réussi à perfectionner au point de vue technique le réseau des voies navigables dont la gestion lui est confiée.

Il est certes regrettable que l'insuffisance des crédits n'ait pas permis de donner aux travaux d'entretien et de réparations toute l'ampleur désirable, et qu'il en résulte, notamment sur le canal du Centre, le canal latéral à la Loire, le canal de la Marne au Rhin, le canal de Bourgogne, des envasements sur de grandes longueurs, faute de dragages; que les écluses du canal de l'Est soient dans un état qui entraîne de fréquentes interruptions de navigation; que de nombreux barrages désuets sur la Seine, la Meuse, etc., ne soient pas encore remplacés.

Mais, par contre, les crédits de travaux neufs votés par le Parlement, auxquels se sont ajoutés — chose que la Conférence a oubliée, bien que, croyons-nous, l'erreur lui ait été déjà signalée avec précision et en détail par l'Administration — d'une part, les dépenses imputées conformément à des dispositions législatives formelles sur les fonds des travaux maritimes (canal de Marseille au Rhône, liaison du port de Dunkerque avec le réseau de son hinterland (lois du 24 décembre 1903 et du 22 octobre 1919), d'autre part, les fonds de concours tels que ceux très importants fournis par le département de la Seine pour l'amélioration du fleuve entre Port-à-l'Anglais et Bougival et ceux fournis par les Chambres de Commerce maritimes — ces crédits, dis-je, ont reçu un emploi dont la valeur est démontrée par le tour d'horizon que je ferai pour passer en revue les divers éléments de nos voies navigables, et pour signaler les progrès réalisés au cours de ces vingt dernières années, dont cinq au moins ont été pratiquement perdues par la guerre et la remise en ordre qui s'en est suivie.

Les efforts de l'Administration et de ses Ingénieurs se sont appliqués sur presque tout le réseau navigable, et la plupart des régions desservies par eau ont bénéficié des progrès réalisés.

A l'Ouest, l'application de procédés de régularisation d'une élégante économie a permis de terminer en 1924, tout en restant au-dessous du chiffre des évaluations, la mise en état de navigabilité de la Loire entre Nantes et Angers. Grâce à la construction d'une flotte spécialisée d'automoteurs à faible tirant d'eau pouvant circuler sur la Mayenne jusqu'au Mans, le trafic, à partir de Nantes, s'est rapidement développé, et, en sept ans, il a augmenté de 150 % sur la section Nantes-Angers.



L'Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier (OTUA) est un organisme d'études techniques, patronné par le monde français de l'acier.

L'OTUA ne poursuit pas de but commercial, son action est bénévole et gratuite.

L'OTUA étudie et fournit gratuitement toute documentation utile concernant les travaux publics exécutés par l'emploi systématique de l'acier, tels que :

Palplanches,
Appareils de levage,
Ponts,
Aciers spéciaux.

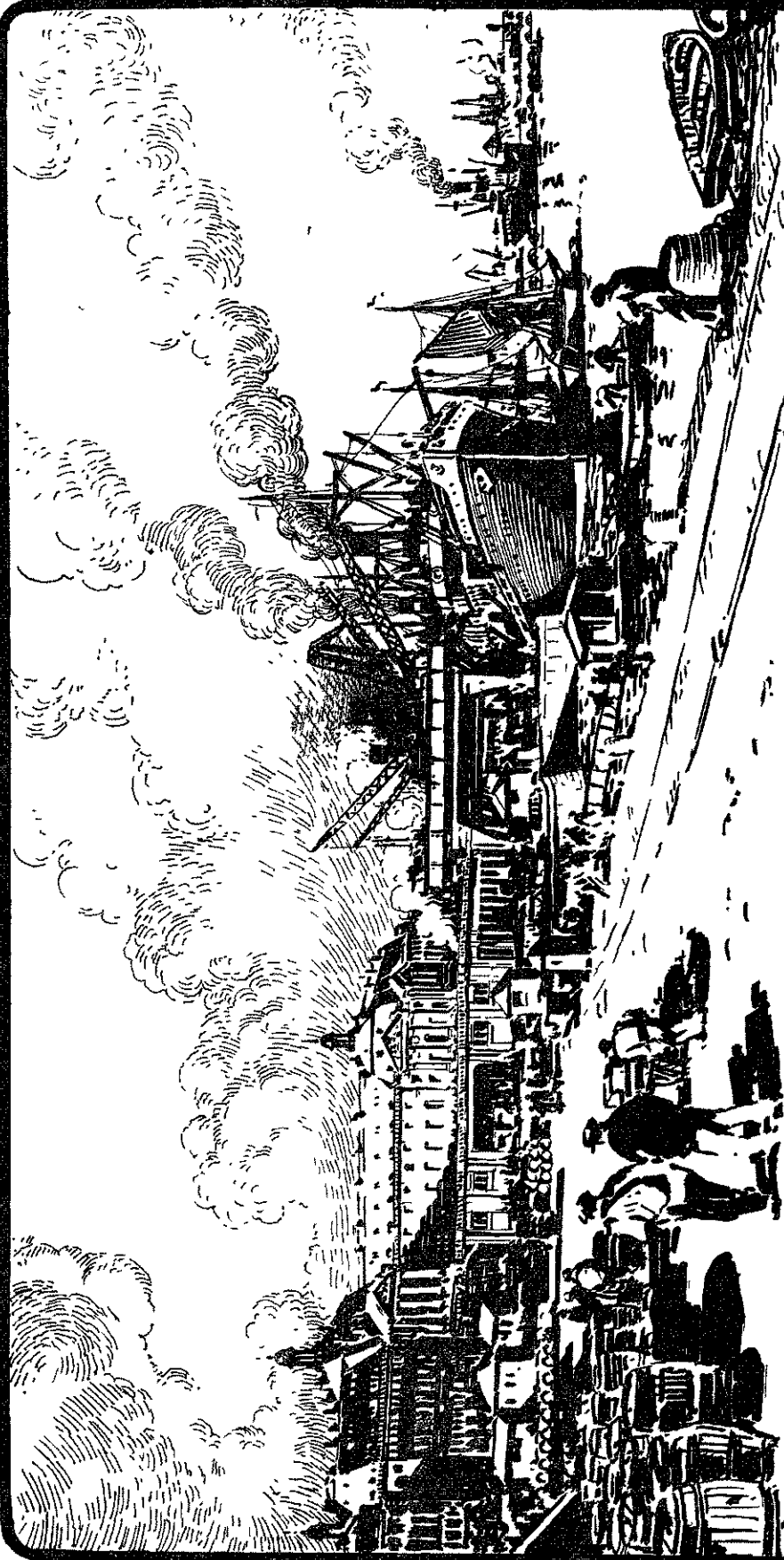
Adressez-vous à L'OTUA si vous désirez avoir des renseignements concernant les travaux de ce genre, effectués en France et à l'étranger.

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8^e)

Téléphone : LABORDE 72-13



PORT AUTONOME DE BORDEAUX

Bordeaux-Pauillac-Blaye-Bec d'Ambès-Le Verdon

Pour tous renseignements, s'adresser DIRECTION du PORT AUTONOME Palaj de la Bourye BORDEAUX
P. Louy Cazaubon, 1931

Sur les canaux du Midi et latéral à la Garonne, les portes en bois des écluses ont été remplacées par des portes métalliques. Les rigoles alimentaires de la Montagne Noire ont été étanchées, de telle sorte que le bief de partage de Naurouze ne manque plus d'eau pendant les étés secs; l'écluse terminale de Castets, sur la Garonne, a été mise en service, assurant le passage des bateaux à toute heure de marée; les 83 ponts suspendus à platelage en bois, dont l'entretien absorbait plus de 500.000 fr. par an, ont été remplacés par des ponts en béton armé, dont la chaussée est entretenue désormais par les collectivités locales, de telle sorte que, pour un même crédit total, une somme beaucoup plus considérable peut être affectée aux dragages d'entretien; des ponts mobiles à niveau ont été remplacés par des passages supérieurs fixes; une flotte de dragues a été constituée, etc.

Dans la même région, l'achèvement du canal de Sète à Beaucaire a été poursuivi et sera effectivement terminé de bout en bout le 31 décembre 1934.

Le canal de Marseille au Rhône a été achevé et livré à l'exploitation dans toute sa partie maritime. Je noterai en passant que c'est cette section qui comporte le souterrain du Rove, le plus large du monde, dont la présence constitue un incontestable progrès technique, en évitant aux chalands du Rhône d'avoir à se rendre par mer de Port-Saint-Louis à l'Estaque, et en réduisant la traversée maritime à un très court trajet entre Saint-Louis et Port-de-Bouc, à travers les eaux abritées du golfe de Fos.

En ce qui concerne le Rhône, j'observerai seulement qu'au cours des dernières manifestations des Rhodaniens, le Comptoir fluvial « Le Rhône » et la Société « Rhodania », loin de dénigrer les résultats obtenus, ont rendu un public et solennel hommage à l'œuvre de régularisation du Rhône réalisée par M. l'Ingénieur en chef Girardon, et perfectionnée progressivement par ses successeurs.

Sur la Saône, des ports prospères ont été créés, à Lyon et à Mâcon. Le doublement des écluses de la petite Saône par de nouvelles écluses de 160 mètres de longueur a été commencé, et la première écluse nouvelle, celle de Verdun, sur le Doubs, est actuellement en service.

Il semblerait, à lire la note de la Conférence des Syndicats, que les seules améliorations exécutées dans les départements désannexés soient la canalisation de la Moselle et le port de Strasbourg. Mais, là aussi, d'autres perfectionnements ont été réalisés :

— Le canal du Rhône au Rhin a été étanché entre Strasbourg et le bief de partage;

— L'écluse de sortie du canal de Huningue a été allongée, de telle sorte que le trafic du canal entre Strasbourg et Bâle, qui était nul en 1924, dépasse à l'heure actuelle 140.000 tonnes par mois, ce qui

correspond à un débit annuel, compte tenu des chômages, de 1 million et demi de tonnes;

— Le bief de partage a été abaissé de 3 m. 50, ce qui a permis de supprimer des écluses et d'accroître notablement les ressources d'alimentation en eau;

— Une quatrième écluse a pu être supprimée à Mulhouse; toutes les écluses conservées entre Mulhouse et Besançon ont été allongées de 30 mètres à 38 m. 50;

— Le tirant d'eau possible dans le lit du Doubs a été porté de 1 m. 50 à 1 m. 80 par dragages et dérochements;

Les ponts trop bas, de Dôle et de Clerval, ont été reconstruits;

— Deux grandes dérivations ont été construites et mises en service, l'une à Fesch-le-Châtel, pour mettre le canal à l'abri des crues de l'Allaine, l'autre à Vougeaumont, pour éviter un long bief du Doubs, dont l'amélioration sur place aurait été trop difficile ou trop onéreuse, etc., etc.

Bref, depuis six mois, les péniches normales circulent sans accident de bout en bout sur le canal du Rhône au Rhin, à l'enfoncement réglementaire de 1 m. 80.

Une partie du canal de Monthéliard à la Haute-Saône, le bief de partage et le versant Doubs ont été terminés au moment de la déclaration de guerre en ce qui concerne seulement les terrassements et les maçonneries. Depuis dix ans, les portes et les ventelles ont été mises en place et les fuites extraordinairement importantes qui en empêchaient la mise en eau ont été progressivement colmatées.

A l'heure actuelle, les sept premiers biefs sont en eau et le port de Bavilliers, près de Belfort, est accessible aux péniches. D'importants travaux sont poursuivis, de telle sorte que la mise en eau du versant Doubs paraît devoir être complète dans le courant de l'année 1934.

L'alimentation du canal de l'Est, Branche Sud, était assurée, depuis la rupture du barrage de Bouzey, par une usine de pompage à vapeur qui vient d'être remplacée par une usine électrique plus puissante, laquelle permet, à égalité de dépense, de relever un cube d'eau sensiblement plus considérable.

La reconstruction du barrage du Bouzey a été commencée et est poursuivie dans la limite des dotations budgétaires.

Le canal de la Marne au Rhin a été complètement transformé depuis dix ans dans sa partie la plus chargée qui s'étend entre le souterrain de Liverdun et l'extrémité amont du bief de Dombasle; toutes les écluses ont été doublées, les passages rétrécis élargis, la manœuvre des organes mobiles électrifiée; un vaste garage a été construit à Dombasle, les biefs de Varangeville et de Dombasle ont été mis à six voies de bateau, la cuvette du souterrain de Liverdun a été approfondie.

Enfin, d'importants travaux d'étanchement ont été exécutés dans toute la région comprise entre Troussy et Dombasle, en même temps que la rigole d'alimentation de la Meurthe était améliorée.

Si la Morelle a été canalisée entre Metz et Thionville dans des délais records, grâce à la collaboration des industries métallurgiques de la région et du Ministère des Travaux publics, il ne faut pas perdre de vue que c'est le Service de la Navigation seul qui a remplacé la laborieuse échelle d'écluses de Frouard par une magnifique écluse unique, à haute chute et manœuvre électrique, qui permet de franchir dix fois plus rapidement la différence de niveau entre la Morelle et le bief de Nancy du canal de la Marne au Rhin.

Sur la Marne, les deux petites écluses de Gravelle et de Charenton du canal de Saint-Maurice sont doublées par une vaste écluse à Saint-Maur, et la suppression des barrages fixes de Meaux, ayant pour conséquence la disparition de deux écluses, est en cours avec l'assistance financière de la ville de Meaux.

Sur le canal de la Marne à l'Aisne, l'usine hydraulique de Condé, qui alimente le bief de partage a été non seulement reconstruite et électrifiée, mais doublée par une centrale à moteurs Diesel, équipée à l'aide de moteurs des stocks de guerre.

Un port droit pouvant recevoir à la fois quatorze péniches a été construit à Reims.

Le canal de l'Oise à l'Aisne a été entièrement reconstruit avec des dispositions plus modernes; l'usine hydraulique de pompage de Bourg-et-Comin a été électrifiée et complétée par une usine d'accumulation utilisant les ressources du réservoir de Monampteuil.

Je suis particulièrement à l'aise pour vous parler du canal de Saint-Quentin, car je sais que le Conseil National Economique a fait étudier sur place, par une Commission spéciale, l'état de cette voie navigable et que la Commission a constaté, et fait constater aux représentants de l'industrie extractive du Nord de la France, que la capacité de la voie avait été doublée depuis la guerre, grâce aux améliorations de toutes sortes qui permettent aux bateaux de parcourir le canal en moitié moins de temps.

Un port a été construit de toutes pièces à Saint-Quentin et mis en service.

Le Réseau des Voies Navigables du Nord et du Pas-de-Calais a été amélioré dans une mesure au moins égale et, d'ores et déjà, les bateaux de 5 m. 60 de largeur (au lieu de 5 m.) peuvent circuler entre les rivages miniers et Paris avec un enfoncement de 2 m. sur le canal de Saint-Quentin et un enfoncement de 2 m. 20 pour les trajets qui ne sortent pas des départements du Nord et du Pas-de-Calais, alors que le tirant d'eau précédemment réalisé n'était que de 1 m. 80.

Le cours de l'Escaut et celui de la Deule ont été rectifiés et élargis, les vieilles écluses de l'Escaut sont remplacées par des ouvrages modernes à portes levantes permettant de passer deux bateaux à la fois; tous les passages rétrécis du canal d'Aire ont disparu ou sont en voie de disparition. Un port a été mis en exploitation à Béthune et un vaste port moderne est en construction à Lille; l'usine élévatoire de Lille, qui alimente le canal de Roubaix, a été électrifiée et renforcée, etc., etc.

Je rappellerai que les représentants de l'industrie houillère ont jugé excessifs les travaux exécutés sur la Seine. Ces travaux comportent, en amont de Paris, la reconstruction des deux barrages de Varennes et de Vives-Eaux, avec manœuvre électrique, ce qui a permis de supprimer le barrage et l'écluse de Melun, dont la disparition se traduit pour les transporteurs par une diminution de dépenses évaluée à 800.000 francs par an, chiffre qui n'a pas été contesté jusqu'ici par les intéressés.

A Paris même et aux abords immédiats, on a démolì l'ancien pont de la Tournelle dont les arches surbaissées arrêtaient la navigation à la moindre crue. Il a été remplacé par un ouvrage à grand débouché. On a supprimé le barrage de la Monnaie et construit une remarquable série de ports : Bonneuil, Ivry, etc.

A l'aval de Paris, on a démolì le barrage de Bezons, remplacé par un barrage moderne à Chatou, et substitué aux anciens barrages à fermettes de Suresnes des ouvrages modernes, tous ces ouvrages constituant des records mondiaux par la dimension de leur organes de bouchure.

A Amfreville, en vue de la suppression du barrage de Martot, dont la stabilité est précaire, on vient de terminer une écluse de 7 m. 50 de chute et de 220 mètres de longueur, qui constitue certainement l'un des ouvrages de navigation intérieure les plus importants de l'Europe, et l'on a transformé l'ancienne grande écluse pour l'adapter à la nouvelle chute. On a rectifié par dragages le lit du fleuve dans les parties dont le tracé était gênant pour la navigation : à l'île Motte-des-Braies, au coude des Fourneaux, au coude de Freneuse, à la Taverne de Notre-Dame-de-l'Isle, etc.

Enfin, les anciens ponts à piles massives et à arches surbaissées, qui ont été détruits pendant la guerre sur l'Oise, l'Aisne, la Meuse, la Marne, etc., ont été remplacés par des ouvrages à grand tirant d'air, généralement sans appui intermédiaire, d'où est résultée une notable amélioration de la navigation.

Sur le canal de Briare, l'usine de pompage a été électrifiée et transformée. Sur le canal du Centre, les ponts trop bas de Chalon ont été reconstruits.

En résumé, non seulement de nouveaux tronçons de voies navigables ont été construits ou achevés, ou rendus utilisables alors qu'ils n'étaient pas fréquentés précédemment, mais des améliorations techniques

considérables ont été apportées sur un grand nombre de voies, permettant, non seulement d'augmenter dans des proportions très larges, souvent inattendues des usagers eux-mêmes, la capacité de trafic, mais rendant plus aérée, plus sûre et plus économique la circulation des bateaux.

Je suis donc fondé à soutenir qu'à l'aide de moyens financiers relativement modestes et, en tout cas, jugés insuffisants par la Conférence des Syndicats, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont réalisé une œuvre d'amélioration des voies navigables remarquable et tout à fait digne d'éloges.

En ce qui concerne la traction électrique, dont la Conférence des Syndicats veut tout de même bien admettre l'existence et reconnaître l'utilité, j'observerai qu'elle a été réalisée par le Ministère des Travaux Publics d'abord, par l'Office National de Navigation

ensuite, avec le concours des collectivités locales, malgré l'opposition de la batellerie et de certains affiliés à la Conférence des Syndicats, celle-ci ayant borné son rôle à courir au secours de la victoire en acceptant de fournir le tiers du minime capital de la Société de Gérance qui a affermé l'exploitation de la Traction, alors que les dépenses d'établissement, s'élevant à environ 100 millions, ont été couvertes par l'Office National de Navigation et les collectivités locales, sans le moindre concours des entrepreneurs de transports par eau.

Je m'excuse de cette trop longue lettre, dont je vous serais obligé de donner connaissance à la Commission Permanente du Conseil National Economique, et je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'assurance de ma haute considération.

Signé : JOYANT.

3° Lettre de M. le Président du P.C.M. aux Présidents de certaines Chambres de Commerce au sujet d'un vœu émis par ces Chambres

Paris, le 16 Octobre 1933.

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

Le Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines à M. le Président de la Chambre de Commerce de Lorient et du Morbihan, Marseille, Angers, Brest, Bolbec, Dunkerque, Reims, Roanne, Rouen, Tarare, Thiers, Perpignan, Saumur.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le Comité d'Administration de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a eu connaissance du vœu émis par l'Assemblée Consulaire que vous présidez, tendant à l'interdiction, pour tous les fonctionnaires de l'État, des départements et des communes, d'exercer toute profession en dehors de celle dont ils sont investis par leurs fonctions publiques.

L'initiative prise par votre Chambre de Commerce a été suivie par d'autres Chambres, et a donné lieu à de nombreux articles de presse destinés à la commenter, dans les buts les plus divers, et sur lesquels il vaut peut-être mieux ne pas insister. Nous citerons un des derniers en date, paru dans la *Journée Industrielle* du 22 septembre 1933.

Notre Association, tout en suivant la campagne qui s'est ainsi développée, s'est abstenue de répondre, en raison du caractère mensonger et calomnieux que cette dernière a progressivement revêtu. Elle a tenu, néan-

moins, à mettre les choses au point dans une note sur les travaux des collectivités publiques dont vous voudrez bien trouver ci-joint quelques exemplaires.

Cette note situe exactement une question qui a été volontairement déformée, et vous fournira, en ce qui concerne les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, toute une documentation qu'il était nécessaire de rendre publique.

Vous voudrez bien observer, Monsieur le Président, que les membres de notre Association s'abstiennent de s'ingérer dans les travaux d'architecture qui doivent, en principe, être réservés aux architectes. Nous avons d'ailleurs confirmé cette ligne de conduite aux principales Sociétés d'architecture auprès desquelles nous avons trouvé le meilleur accueil.

Quant à l'interdiction totale, pour les fonctionnaires de l'État, de s'occuper de tous travaux de collectivités publiques, vous nous permettrez de marquer notre étonnement de voir les Chambres de Commerce le demander avec une pareille insistance, alors que, dans la plupart des cas, elles sont les premières, notamment pour les travaux maritimes ou de navigation, à venir demander le concours des Ingénieurs de l'État dont elles ont pu, d'ailleurs, apprécier, depuis bien des années, l'activité, la compétence et le dévouement.

Nous pensons donc qu'il était nécessaire de venir dissiper un malentendu qui a pu se produire et dont, je pense, il ne restera rien, en dehors du préjudice moral qui a été causé à notre Association, après les explications que celle-ci m'a chargé de porter à votre connaissance.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

JOYANT.

COMMISSION DE LA VOIE ROUTIÈRE

Nous publions ci-dessous le projet de loi concernant la voirie départementale, préparé par la Commission du P. C. M., d'accord avec l'Association des Ingénieurs du Service Vicinal, approuvé par le Comité du P. C. M. et transmis à M. le Ministre de l'Intérieur :

PROJET DE LOI

(à insérer dans la loi de Finances)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Les articles 146 et 147 de la loi de Finances du 16 avril 1930 ont décidé :

1° Le classement dans la voirie nationale de 40.000 kilomètres de voies départementales ou communales ;

2° La remise aux communes des contingents communaux sur prestation précédemment versés par elles pour l'entretien des chemins de Grande Communication et d'Intérêt Commun.

Les caractères qui distinguaient les chemins d'Intérêt Commun des chemins de Grande Communication et ceux-ci des routes départementales, et qui étaient surtout d'ordre budgétaire, ont disparu, pour la plus grande partie, du fait des mesures susvisées.

D'autre part, le développement de la circulation automobile a augmenté considérablement le rayon d'action des transports locaux et, par suite, l'intensité du trafic intercommunal et intercantonal, ce qui a atténué les différences qui existaient autrefois à ce point de vue, entre les chemins d'intérêt communal et les voies de catégorie supérieure.

Enfin, les nécessités du trafic rendent urgente l'exécution d'importants travaux de signalisation dont les résultats seraient, en grande partie, compromis si une

refonte de l'organisation routière actuelle intervenait après leur exécution, au lieu de précéder celle-ci.

Ces divers motifs, ainsi que la nécessité impérieuse d'apporter des simplifications dans la marche des Services, font apparaître comme opportune et urgente l'adoption des stipulations ci-après :

PROJET DE LOI

ARTICLE . — L'article 146 de la loi de Finances du 16 avril 1930 est complété comme suit :

A partir du 1^{er} janvier 1934, les routes départementales, les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun seront fondus en une seule catégorie de voies dénommées *Chemins départementaux* et incorporées au domaine public départemental.

Sont applicables aux chemins départementaux les dispositions :

a) des art. 44 et 46 (paragraphe, 6, 7 et 8) de la loi du 10 août 1871 ;

b) des art. 14 à 22 inclus de la loi du 21 mai 1836 ;

c) du 2^e alinéa de l'article 147 de la loi du 16 avril 1930 ;

d) de la loi du 12 mars 1880.

L'Administration des Chemins départementaux est exercée par le Préfet agissant au nom du département et sous l'autorité du Ministre de l'Intérieur :



AU SUJET DES PENSIONS

Nous pensons être utiles à divers Camarades en publiant ci-dessous le résumé sommaire d'un certain nombre de réponses faites à des questions posées au sujet des pensions, et dont le P.C.M. a eu à s'occuper :

1° *Durée maximum de service dont un Ingénieur des Ponts et Chaussées doit être titulaire pour que sa veuve et ses enfants aient droit à pension. — Mode de calcul de la pension. — Tient-on compte des années passées à l'École Polytechnique, de l'année de service militaire, des années passées à l'École des Ponts et Chaussées?*

La veuve et les orphelins ont droit à pension lorsque le mari comptait au jour de son décès 15 ans de services effectifs. La condition de deux années de mariage est exigée, à moins qu'il ne s'agisse d'un décès survenu par suite de l'exercice des fonctions.

a) La pension, lorsque le mari comptait 15 à 30 ans de services, se calcule à raison de 1/60^e du traitement moyen des trois dernières années par annuité civile, et de 1/50^e de ce même traitement moyen par année de service militaire ou annuité de campagne. Le résultat du calcul donne la pension éventuelle du mari; il faut diviser par 2 pour avoir la pension de la veuve.

b) Le temps de séjour effectif à l'École Polytechnique, les services militaires, les années passées à l'École des Ponts et Chaussées entrent dans la supputation des 15 années exigées. Certaines modifications sont envisagées, en ce qui concerne les annuités non effectives, par l'article 86 de la loi du 28 février 1933.

2° *Droit à pension d'un Ingénieur victime d'un accident ou d'une maladie le mettant dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions.*

L'Ingénieur victime d'un accident ou d'une maladie qui le met dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions peut obtenir :

a) S'il s'agit d'un accident de service ou d'une maladie imputable à l'exercice des fonctions, une pension calculée par 1/25 (service militaire) ou 1/20 (service civil) du minimum d'une pension d'ancienneté, quelle que soit la durée des services, avec pension minima égale à 1/3 du dernier traitement.

b) Dans tous les autres cas, une pension calculée par 1/50^e ou 1/60^e du traitement moyen lorsque la condition de 15 ans de services effectifs est réalisée,

sinon une pension calculée d'après les retenues versées, augmentées d'une bonification égale de l'État.

En cas de décès, la veuve a droit à la moitié de la pension du mari.

Les textes qui régissent la matière sont les articles 20, 21, 22 et 23 de la loi du 14 avril 1924 (J. O. du 15 avril). Mais il n'est pas possible de fournir des indications générales absolument complètes sur la question en raison de la multitude des situations particulières qui peuvent se présenter et pour lesquelles, d'ailleurs, la jurisprudence administrative n'est pas toujours définitivement fixée. En outre, il est fréquent que des combinaisons de dispositions législatives conduisent à des dérogations au texte général.

3° *Applications de l'article 100 de la loi du 31 mars 1932 au cas des Ingénieurs qui, pendant leurs années d'activités bénéficiaient des indemnités de fonctions prévues par l'article 2 du décret du 18 décembre 1906.*

L'application de l'article en question de la loi du 31 mars 1932 a donné lieu à un certain nombre de difficultés, car il a fallu, pour déterminer le montant du traitement théorique des Ingénieurs en question, susceptible de servir de base à la nouvelle liquidation de la pension, procéder à des extrapolations.

Le montant des indemnités de l'article 2 variait, à l'origine, de 1.000 à 4.000 francs; la limite supérieure a été portée, le 4 juin 1921, à 10.000 francs, puis, le 20 juin 1929, à 15.000 francs.

Finalement, la règle adoptée, d'accord par les Ministères des Travaux Publics et des Finances, et qui a été sanctionnée dans un décret du 11 juillet 1929 (non publié au *Journal Officiel*), consiste à calculer la pension comme si l'intéressé avait reçu, entre les années 1921 et 1929, des indemnités de fonctions égales à celles qu'il a réellement touchées, majorées de 25 %.

Pour les indemnités reçues ultérieurement à 1929, date du dernier relèvement du maximum, aucune majoration n'entre en ligne de compte.

Enfin, pour les indemnités reçues antérieurement à 1921, le relèvement de 25 % entre en ligne de compte, mais joue sur les taux déjà doublés des indemnités réelles perçues autrefois.



Ecole nationale des Ponts et Chaussées

HORAIRE DES COURS

A la demande de divers Camarades, nous publions ci-dessous les horaires des cours de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Nous indiquons

ultérieurement les horaires des cours qui ne sont pas encore fixes, ainsi que ceux des Conférences sur l'Aéronautique et l'organisation des ateliers.

HORAIRE DES COURS DE 1^{re} ANNÉE

DÉSIGNATION DES COURS	Nombre de Leçons	Noms des Professeurs	Lundi	Mardi	Mercr	Jeudi	Vendr	Samedi
Architecture et technologie	30	Bruel	10 h 10			8 h 30		
Analyse .	22	D'atrier	8 h 30	8 h 30				8 h 30
Mécanique	28	Platrier	8 h 30	8 h 30				8 h 30
Repetitions d'analyse	18	Colonel Barré						
Repetitions de mécanique	20	Colonel Barré	13 h 45				14 h	
Géométrie appliquée (1)	28	D'Ocagne					10 h 15	
Physique	35	Darson			10 h 10			10 h 10
Chimie (2)	30	Dubrisay			8 h 30		8 h 30	
Economie sociale	18	Roy (René)				15 h		
Langue anglaise	20	D'Hangest						
Langue allemande	20	Grandgeorge				16 h 15		
Enseignement militaire		Capit. Steullet			14 h			

(1) M d'Ocagne ne fera qu'une leçon de géométrie par semaine le vendredi à 10 h 15, jusqu'au 12 décembre, et à partir de cette date, 2 leçons par semaine, le mardi et le vendredi.

(2) Le cours sera professé par M Arditti.

HORAIRE DES COURS DE 2^e ANNÉE

DESIGNATION DES COURS	Nombre de Leçons	Noms des Professeurs	Lundi	Mardi	Mercr	Jeudi	Vendr	Samedi
Résistance des matériaux	36	Pigeaud		8 h 30			10 h 10	
Hydraulique générale et industrielle (1)	26	Lydoux						
Procédés généraux de construction	22	Watier			10 h 10			10 h 10
Routes et voies ferrées sur chaux secs	20	Le Gavrian	10 h 10			10 h 10		
Topométrie	8	D'Ocagne		10 h 10				
Chemins de fer (2)	30	Martinet	10 h 10			10 h 10		
Electricité appliquée	41	Renevey						
Minéralogie et Géologie (3)	20	Caudrelier	8 h 30			8 h 30		
Architecture	15	Raguin			10 h 10			10 h 10
Droit administratif (première partie)	33	Bruel					8 h 30	
Langue anglaise (4)	20	Michel (G.)			8 h 30			8 h 30
Langue allemande (5)	20	D'Hangest	15 h 30					
Enseignement militaire		Grandgeorge				15 h		
		Capit. Steullet					14 h	

(1) L'horaire des leçons d'hydraulique générale et industrielle sera annoncé ultérieurement.

(2) Par exception, les deux premières leçons du cours de chemins de fer auront lieu les mardis 12 et 19 décembre, à partir de janvier le cours se poursuivra à raison de 2 leçons par semaine les lundis et jeudis à 10 h 10.

(3) La 1^{re} leçon de minéralogie aura lieu le samedi 13 janvier 1934.

(4) La 1^{re} leçon d'anglais aura lieu le 6 novembre 1933.

(5) La 1^{re} leçon d'allemand aura lieu le 9 novembre 1933.

HORAIRE DES COURS DE 3^e ANNÉE

DÉSIGNATION DES COURS	Nombre de Leçons	Noms des Professeurs	Lundi	Mardi	Mercr.	Jeudi	Vendr.	Samedi
Economie politique et finances (1).....	35	Divisia						
Navigation intérieure	31	Aubert	8 h. 30					8 h. 30
Travaux maritimes	31	Laroche		10 h. 10		10 h. 10	10 h. 10	
Béton armé et Matériaux de construction.....	25	Caquot		8 h. 30				
Machines à vapeur (2)	29	Roy (Maurice)						
Ponts métalliques	18	Grelot				8 h. 30	8 h. 30	
Ponts en maçonnerie (3).....	16	Lang						
Droit administratif (deuxième partie) (4).....	25	Delfau						
Hydraulique agricole et urbaine.....	24	Eydoux	10 h. 10		10 h. 10			10 h. 10
Langue allemande (5)	20	Grandgeorge				14 h.		
Langue anglaise (6)	20	D'Hangest	14 h. 30					
Enseignement militaire		Capit. Steullet					14 h.	

(1) L'horaire du cours d'Economie politique sera fixé ultérieurement.

(2) L'horaire du cours de Machines à vapeur sera fixé ultérieurement.

(3) L'horaire du cours de Ponts en maçonnerie sera fixé ultérieurement.

(4) L'horaire du cours de Droit administratif sera fixé ultérieurement.

(5) La 1^{re} leçon du cours d'allemand aura lieu le 9 novembre 1933.

(6) La 1^{re} leçon du cours d'anglais aura lieu le 6 novembre 1933.



Indemnités des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Nous croyons intéressant de publier dans le *Bulletin* le procès-verbal des débats qui ont eu lieu, au cours de la dernière session de septembre, au sein du Conseil général d'un département à services fusionnés, au sujet des indemnités et honoraires des ingénieurs de ce département.

Nous y voyons avec plaisir un conseiller général, membre du Parlement, protester contre « la légende des traitements fabuleux » et « la campagne abominable de chantage et de diffamation menée contre des

hommes dont l'intégrité est au-dessus de tout soupçon » et « qui n'ont pas le droit de répondre ».

Le Conseil général a été unanime à rendre hommage à la personnalité de l'Ingénieur en chef, et un seul conseiller a voté contre l'adoption des crédits proposés par la Commission.

Nous faisons suivre cette délibération d'un vœu émis par le Conseil général de Meurthe-et-Moselle, à la session de mai 1933.

CONSEIL GÉNÉRAL DEUXIÈME SESSION DE 1933 Séance du 26 Septembre 1933

M. le Rapporteur.

Messieurs,

Conformément aux prescriptions contenues dans le rapport de M. l'Ingénieur en Chef et d'accord avec M. le Préfet, votre deuxième Commission vous propose d'inscrire au chapitre 4, paragraphe 1^{er}, article 9 du budget primitif de 1934, un crédit total de 1 million 33.350 francs pour faire face au paiement des traitements des agents du Service Vicinal, dont voici le détail :

.....
Total du crédit à inscrire à l'article 9 du chapitre 4 : 1.033.350 francs.

Après la campagne de presse dont vous avez eu hier un écho dans cette enceinte, j'ai eu la curiosité de rechercher quelles sommes le département verse à M. l'Ingénieur en Chef. J'ai constaté que traitement et indemnités s'élèvent à 37.300 francs, à savoir :

Indemnité de fonctions.....	25.000 fr.
Frais de Bureaux et indemnité de logement (dont une partie reçue de l'État pour loyer des bureaux).....	10.000 fr.
Frais de contrôle des autobus.....	1.500 fr.
Indemnité pour la Commission des Bâtiments civils	800 fr.
Total.....	37.300 fr.

Nous sommes donc bien loin, Messieurs, du chiffre de 350.000 francs qu'on a prononcé hier dans cette Assemblée. J'ai considéré qu'il était de notre devoir d'éclairer l'opinion publique, émue par des allégations fausses, et de ne pas laisser croire aux contribuables que le département paye des traitements scandaleux.

Vous n'ignorez pas que notre budget vicinal s'élève à près de 30 millions. Vraiment, personne ne saurait dire que l'homme qui a le maniement de ces fonds est payé de façon excessive parce qu'il reçoit 37.300

francs. Il est indispensable de montrer aux électeurs que nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour la bonne administration de notre département et que nous n'entendons pas réaliser de ces économies apparentes qui occasionnent en fait des dépenses supplémentaires.

Ne perdons pas de vue enfin que, si M. l'Ingénieur en Chef cessait de remplir les fonctions qu'il assume si bien pour l'entretien de nos chemins départementaux, nous devrions avoir alors un agent-voyer départemental que nous serions obligés de payer au moins 60 à 70.000 francs.

Messieurs, j'estime que ces explications suffisent et que cette querelle va prendre fin. Votre deuxième Commission vous prie de voter les crédits qui vous sont proposés par M. le Préfet.

M. V... — Je ne mets pas en doute les services éminents du personnel des Ponts et Chaussées. Mais, puisque nous cherchons partout des économies, je considère que nous devrions étudier dans le détail les demandes de crédits qui nous sont adressées.

Voici, en tous cas, quelques points sur lesquels des compressions me paraissent possibles.

Je constate au chapitre 25 que le crédit destiné au paiement d'indemnités pour frais d'automobiles est porté de 90.000 à 94.000 francs. Je propose à l'Assemblée de faire un effort et de se contenter du même crédit que l'an dernier.

Petite économie, dira-t-on. Ce sont les petites économies qui, en se totalisant, arrivent à faire les grosses.

J'appelle également l'attention de mes collègues sur les frais d'impressions : ils s'élèvent à 150.000 francs. J'ai ouï dire que les tarifs d'impression ont baissé. Il serait possible, je pense, de trouver un imprimeur qui consente à diminuer ses prix en conséquence et de diminuer le crédit de 10 % sans porter préjudice au service des Ponts et Chaussées.

ENTREPRISE GENERALE
TRAVAUX DE ROUTES

CONSTRUCTION
ENTRETIEN
REVETEMENTS
GOUDRONS FILLERISES
BITUMAGES
GOUDRONNAGES
PAVAGES
BETONS SPECIAUX

EMULITHE

STEAME CAPITAL 1.000.000 DE FCS

SIEGE SOCIAL 77 RUE ST LAZARE PARIS 9^e

TEL. PIGALLE 80.03

ADR. TEL. EMULITHE-PARIS

SOCIÉTÉ DU
GAZ DE PARIS

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

6. RUE CONDORCET. - PARIS. 9^e

■

GOUDRON PRÉPARÉ

POUR LES ROUTES

Conforme aux Spécifications du Ministère des Travaux Publics

BRAIS

POUR: TARMACADAM
REVÊTEMENTS SPÉCIAUX
JOINTOIEMENT
DES PAVÉS DE BOIS

HUILES

POUR: FLUXAGE
IMPRÉGNATION DES PAVÉS
DE BOIS ET TOUS USAGES

S'adresser au Service Commercial: 6, RUE CONDORCET. PARIS (IX^e)

Tél. TRUDAINE 73.00 à 73.09

R. C. Seine 45.943

Ad. Tél. SOUPRODOS. 83. PARIS

Est-il utile, par ailleurs, de prévoir un crédit de 7.000 francs pour le remplacement éventuel d'auxiliaires par des adjoints techniques? Ne pourrait-on réduire, enfin, le crédit de 8.000 francs « Indemnités pour travaux spéciaux »?

Je livre ces suggestions à mes Collègues et je demande le renvoi de ce rapport à la Commission des Finances.

M. U.... — Je tiens à remercier M. le Rapporteur de la Deuxième Commission des paroles qu'il a prononcées. Finie, je l'espère, la légende des traitements fabuleux. M. le Rapporteur nous a dit ce qu'il fallait en penser. Les observations de M. V... sont intéressantes, certes, mais elles ne portent malgré tout que sur des sommes minimes, bien que l'on puisse appliquer à l'ensemble des impressions départementales la suggestion qu'il a formulée.

Nous savons donc officiellement que M. l'Ingénieur en Chef reçoit 37.300 francs du département. Nous avons estimé, et notre Assemblée n'a pas été la seule à prendre cette décision, que nous avons intérêt à confier la gestion de notre voirie départementale à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. Vous n'ignorez pas que l'Etat désigne pour ces fonctions l'élite intellectuelle de la nation, les ingénieurs qui sont sortis de cette Ecole Polytechnique que le monde nous envie et qui en sont sortis « dans la botte », c'est-à-dire les premiers.

Nous avons le bonheur d'avoir un homme éminent à la tête de notre voirie départementale et nous lui donnons 37.000 francs, alors que — M. le Rapporteur vous l'a dit — nous donnerions 60.000 et 75.000 francs à un ingénieur voyer départemental.

L'avantage matériel du Département est évident. Mais l'avantage moral serait-il négligeable? Vous connaissez les traditions de l'Ecole Polytechnique depuis Vaneau. Et c'est contre ces hommes dont l'intégrité est au-dessus de tout soupçon que l'on a mené une campagne abominable de chantage et de diffamation.

Messieurs, notre Collègue vient de faire justice de cette campagne et je suis convaincu d'être votre interprète en assurant M. l'Ingénieur en Chef de notre inébranlable confiance et de notre infinie gratitude pour le zèle et le dévouement qu'il déploie au service du département. (*Applaudissements.*)

M. R.... — J'ai indiqué hier des chiffres qui ont été cités par toute la presse et qui n'ont jamais été démentis.

M. le Préfet. — Et je vous ai dit que la presse se trompait parfois et qu'il lui arrive aussi d'être trompée.

M. R.... — Voyons ces chiffres. — M. l'Ingénieur en Chef, contre la personnalité duquel je n'ai aucune animosité, reçoit de l'Etat un traitement de 35.000 francs. A ce traitement s'ajoute le traitement départemental : 37.300 francs, vient de nous dire M. le Rapporteur. Cela fait déjà 72.000 francs.

Et l'indemnité de 94.000 francs pour frais d'automobiles, n'en reçoit-il pas sa part?

M. le Préfet. — Mais, Monsieur R..., il s'agit là non pas d'une indemnité, mais d'un remboursement sur état qui correspond à des dépenses effectives et qui s'applique du reste à 21 fonctionnaires du Service vicinal. Il ne s'agit pas là du tout d'un bénéfice personnel pour M. l'Ingénieur en chef.

M. R... — Cette indemnité n'est pas la seule, et, d'ailleurs, n'est-elle pas forfaitaire? Mais M. l'Ingénieur ne reçoit-il rien pour le contrôle des chemins de fer? N'est-il pas le conseil de diverses communes ou de syndicats de communes pour des travaux d'adduction d'eau, pour des travaux d'électrification ou pour divers autres travaux? Est-il indiscret de demander quel est le montant de ses honoraires?

M. le Préfet. — Je suis très heureux de répondre à la question qui m'est posée, car cela permettra, je l'espère, de clarifier ce débat et d'y mettre un terme.

Permettez-moi de vous dire tout d'abord, Messieurs, que le traitement payé par l'Etat à M. l'Ingénieur en Chef ne nous regarde pas. Il y a un Ingénieur en Chef dans chaque département, qui est chargé exclusivement, — c'est sa fonction, — de l'entretien des routes nationales.

Nous n'avons aujourd'hui à nous occuper que des sommes versées par le Département à M. l'Ingénieur en chef pour la fonction spéciale que vous lui avez confiée d'agent-voyer en chef départemental.

Encore ne faut-il pas, — je le répète, — faire entrer en compte tels ou tels crédits qui constituent seulement des remboursements de frais sur justifications comptables et qui intéressent d'ailleurs non seulement M. l'Ingénieur en Chef, mais aussi les Ingénieurs subdivisionnaires et les Ingénieurs ordinaires.

M. le Rapporteur vous a énuméré tout à l'heure, d'une manière détaillée, les sommes que touche M. l'Ingénieur en Chef sur le budget départemental.

En outre, pour être complet, j'indique que, statutairement, les Compagnies de chemins de fer sont tenues d'inscrire pour les frais de contrôle, une somme de 12 000 francs à leur budget. Elles versent cette somme au département qui la remet aux Ingénieurs; mais nos finances, là encore, ne sont pas en cause.

M. R... a posé une autre question qui n'a pas d'avantage de rapport avec le budget départemental. Je lui répondrai néanmoins.

Où, M. l'Ingénieur en Chef touche naturellement des émoluments pour les services qu'il est amené à rendre aux communes pour des travaux spéciaux d'adduction d'eau, ou d'électrification, ou d'égout. Mais M. U... vient de vous le dire, Messieurs, les Ingénieurs de l'Etat font partie d'une élite par leur valeur, leur science, leur intégrité. (*Applaudissements.*)

Il n'est donc pas étonnant que les communes fas-

sent appel à leur concours et je vous avoue que, pour ma part, j'engage très souvent les municipalités à recourir à leurs offices. Outre les garanties incomparables qu'elles obtiennent pour la conception et la réalisation de leurs travaux, les communes ont, à s'adresser à ces techniciens, un avantage matériel indéniable. La preuve en est facile à faire : les Ingénieurs de l'État, pour les travaux de cette nature, n'ont droit qu'à 4 % d'honoraires sur les premiers 100.000 francs, et à 2 % seulement sur les ressources qui excèdent 100.000 francs, alors que vous savez tous que les ingénieurs privés et les architectes prennent normalement 7 % d'honoraires.

Je vais prendre l'exemple le plus important de tous dans notre département. Vous connaissez, Messieurs, le projet de 20 millions de travaux envisagés par le Syndicat intercommunal de C..., pour la défense contre les inondations et l'assainissement. Savez-vous combien les trois éminents Ingénieurs, MM. F..., P... et B... ont reçu ensemble pour l'élaboration de ce projet qui leur a coûté plusieurs années d'études : 1 % d'honoraire, soit deux cent mille francs. Pour eux trois et pour leurs collaborateurs, est-ce exagéré ?

En ce qui concerne l'exécution du travail qui durera des années et qui ne s'exécutera pas, du reste, complètement, ces Ingénieurs n'auront droit également qu'à 1 % d'honoraires.

Vous pouvez juger, Messieurs, des économies que réalisent ainsi les communes — la différence entre 2 % et 7 % — en s'adressant à des hommes aussi dévoués que compétents et auxquels je tiens à rendre ici un public hommage. (*Applaudissements.*)

M. R.... — Messieurs, je n'ai jamais mis ni en doute, ni en cause, le dévouement et la compétence de M. l'Ingénieur en chef et, dans les observations que j'ai présentées, je n'ai eu d'autre souci que l'intérêt des contribuables.

M. le Préfet nous déclare que nous n'avons à considérer que les sommes versées à M. l'Ingénieur par le budget départemental. Mais, Monsieur le Préfet, qu'il s'agisse du budget de l'État, du budget du département ou des budgets des communes, ce sont toujours les contribuables qui payent.

Or, si nous ajoutons aux 72.000 francs que M. l'Ingénieur reçoit de l'État et du Département, les honoraires que lui versent les communes à divers titres, — et nous pouvons les chiffrer à près de 160.000 francs pour les seuls travaux de la Ville de C... — les chiffres que j'ai indiqués hier ne sont peut-être pas si éloignés de la stricte vérité.

M. le Préfet. — Ils en sont très loin, car les honoraires dont j'ai parlé vont à trois ingénieurs et à leurs collaborateurs.

M. R.... — Mais j'ai pris soin de faire la division par trois en tenant compte du coût des travaux déjà entrepris.

M. le Préfet. — Ces honoraires, en outre, représentent le paiement d'un travail qui s'étend sur plu-

sieurs années. Il convient donc de ne point les faire figurer dans les revenus d'une seule année.

Vous invoquez l'intérêt des contribuables ? Cet intérêt est-il que les communes versent 2 % du montant des travaux à un ingénieur de l'État ou 7 % à un ingénieur privé ? Voilà la question. (*Applaudissements.*)

M. U.... — La cause est jugée, Messieurs, et nous ne pouvons pas laisser salir plus longtemps des fonctionnaires qui n'ont pas le droit de répondre.

M. R.... — Messieurs, je n'ai sali personne. J'ai pris soin de dire à plusieurs reprises que je ne mettais pas en cause la personnalité de M. l'Ingénieur en Chef. J'ai traité ce problème objectivement et correctement et je repousse les allégations de M. U....

M. le Président. — Je vous prie, mes chers Collègues, de respecter le règlement : vous n'avez à vous adresser qu'à l'Assemblée ou à son président et les interpellations de collègue à collègue sont interdites.

J'ajoute qu'en vertu de notre règlement qui est plus sévère que celui de la Chambre, ont seuls le droit de prendre la parole sur une question un orateur pour et un orateur contre. J'ai voulu me montrer libéral pour qu'il ne puisse point paraître que ce débat aurait été étouffé. Mais je crois qu'il est maintenant épuisé et je vous adjure de ne pas m'obliger à appliquer le règlement dans toute sa rigueur. (*Très bien, très bien.*)

M. le Rapporteur. — Votre deuxième Commission ne peut que maintenir ses conclusions. Elle déplore la violence de ces incidents et tient à exprimer à nouveau toute sa confiance à M. l'Ingénieur en Chef.

M. le Président. — La personnalité de M. l'Ingénieur en Chef n'est pas en cause dans ce débat. Tous les orateurs l'ont d'ailleurs déclaré.

M. le Rapporteur. — Votre deuxième Commission constate que M. l'Ingénieur en Chef émarge au budget départemental pour une somme de 37.300 francs. Elle n'a rien d'autre à considérer et vous prie d'approuver les propositions de M. le Préfet.

M. le Président. — M. V... a demandé le renvoi à la Commission des Finances.

M. F.... — Il vaudrait mieux, Monsieur le Président, que l'Assemblée émit immédiatement un vote de principe sur les propositions de M. le Préfet, sous réserve des suggestions formulées par M. V.... Puisque la Commission des Finances aura à connaître de toutes les décisions que nous aurons prises, elle pourra étudier les propositions de notre Collègue. (*Approbatton.*)

M. V.... — J'accepte cette procédure.

M. le Président. — Il n'y a pas d'opposition ? Je mets donc aux voix les conclusions de la deuxième Commission, sous réserve des propositions de M. V....

M. R.... — Je déclare voter contre.

Les conclusions du rapport, mises aux voix, sont adoptées.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL, DU CONSEIL GÉNÉRAL, DU DÉPARTEMENT
DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Séance du 9 mai 1933

M. de Wendel, rapporteur

Le Conseil Général,

Considérant qu'une campagne extrêmement violente, prenant même parfois un caractère diffamatoire, tend à empêcher les communes de recourir aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et du service vicinal pour la rédaction de leurs projets d'adduction d'eau et de travaux d'assainissement.

Considérant qu'en dehors du droit formel et strict que le corps des Ponts et Chaussées et le service vicinal tiennent des décrets organiques du 17 Fructidor an XII, du 13 Octobre 1851 et du 14 Mai 1908 et du statut du service vicinal voté par le Conseil Général, il est de l'intérêt bien entendu des communes de pouvoir s'adresser à des techniciens compétents, consciencieux et intègres, pouvant facilement se rendre sur les chantiers, soumis d'autre part au contrôle de l'Administration départementale,

Qu'il est, d'autre part, de l'intérêt de l'Etat, et du Département de pouvoir s'assurer un recrutement ex-

ceptionnel pour ses Ingénieurs, chargés de discuter avec les entrepreneurs et les concessionnaires des grands services publics, les conditions d'exécution des travaux et des concessions de tramways, de chemin de fer et de distribution d'énergie électrique,

Emet le vœu,

Que le Ministère des Travaux Publics mette fin à une campagne qui, sous le couvert d'intérêts particuliers, est de nature à compromettre la bonne marche des services publics.

RAPPORT DE LA COMMISSION

M. de Wendel, rapporteur. — C'est un vœu qui a été émis par la 3^e commission et que je n'ai pu soumettre à mes collègues de la 1^{re} commission. Je pense qu'ils seront tous d'accord avec moi pour réprover cette campagne et s'associer entièrement au vœu de la 3^e Commission.

DÉLIBÉRATION

M. le Président. — Le vœu est adopté.



Documents Administratifs intéressant les Ingénieurs des P. C. M.

Statut des représentants de l'Etat aux Conseils d'Administration des Compagnies concessionnaires des grands réseaux de chemins de fer

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et
du ministre des finances,

Vu la loi du 8 juillet 1933, approuvant l'avenant
à la convention du 28 juin 1921, passé le 6 juillet
1933 avec les grands réseaux de chemins de fer
d'intérêt général ;

Vu notamment les articles 1^{er}, 2 et 3 dudit avenant ;

Vu le décret du 13 février 1932 portant réorga-
nisation du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer
d'intérêt général ;

Vu le décret du 14 octobre 1933 approuvant des
modifications aux statuts des compagnies des chemins
de fer du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans et du
Midi ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Les représentants de l'Etat aux con-
seils d'administration des compagnies concessionnaires sont
nommés par décrets pris sur la proposition du ministre des
Travaux publics et des finances.

L'Etat ne peut désigner pour le représenter que des fonc-
tionnaires en activité de service appartenant au Conseil
d'Etat, à la Cour des comptes, à l'Inspection des finances,
aux Corps des ponts et chaussées ou des mines, ou des
Directeurs de l'administration centrale des travaux pu-
blics ou des finances. Il peut également désigner à cet effet
des sous-directeurs de l'administration centrale des travaux
publics ou des finances exerçant cette fonction depuis cinq
ans au moins.

ART. 2. — Les représentants de l'Etat siègent et agissent
ès qualités avec les mêmes droits et pouvoirs que les autres
membres du conseil d'administration, tant vis-à-vis de la
société que vis-à-vis des tiers.

Les responsabilités civiles résultant de l'exercice du man-
dat des représentants incombent à l'Etat.

Les responsabilités pénales sont encourues par les délé-
gués personnellement.

ART. 3. — La durée de la fonction dont sont investis les
représentants de l'Etat au conseil d'administration est de
deux ans. Ils sont renouvelables par moitié tous les ans.

Leur mandat prend fin lorsqu'ils perdent le titre à raison
duquel ils en ont été investis, s'ils ne reçoivent pas une
nouvelle investiture. Il est mis fin à leur mandat quand ils
se trouvent dans l'impossibilité de l'exercer.

Le ministre des Travaux publics, d'accord avec le ministre
des Finances, peut, après avoir recueilli ses explications, pro-
voquer le remplacement de tout représentant de l'Etat par
la faute duquel la responsabilité civile de l'Etat a été en-
gagée.

Le ministre des Travaux publics pourrait également, dans

les mêmes conditions, provoquer le remplacement de l'un
des dits représentants qui aurait compromis pour d'autres
motifs les intérêts de l'Etat. En ce cas, la mesure serait
prise après avis d'une commission de six membres nommés
par les ministres intéressés et choisis parmi les membres
du conseil des chemins de fer.

ART. 4. — Les représentants de l'Etat ne peuvent remplir
de mandat spéciaux autre que celui de membre du comité
de direction des grands réseaux, ni accepter dans la com-
pagnie des fonctions quelconques sans l'autorisation du
ministre des Travaux publics.

Ils ne peuvent prendre ni conserver un intérêt dans un
marché ou une opération quelconque passés avec les réseaux
ou pour leur compte.

ART. 5. — Les représentants de l'Etat aux conseils d'ad-
ministration des compagnies se réunissent au moins une fois
par mois sous la présidence du ministre des Travaux pu-
blics ou de son délégué. Ils prennent part également aux
conférences des directeurs de contrôle prévues par l'article
21 du décret du 13 février 1932.

ART. 6. — Les représentants de l'Etat adressent au mi-
nistre des Travaux publics, avant le 1^{er} février, un rapport
sur l'accomplissement de leur mandat pendant l'année pré-
cédente. Ce rapport est communiqué au ministre des
Finances.

Ils signalent immédiatement au ministre des Travaux
publics et, dans la limite de sa compétence, au ministre
des Finances, toute mesure décidée par le conseil d'admi-
nistration qui leur paraît de nature à compromettre les inté-
rêts de l'Etat ou du fonds commun.

ART. 7. — Les administrateurs représentant l'Etat n'ont
droit ni aux jetons de présence, ni aux indemnités qui peu-
vent être attribués aux administrateurs, en vertu des sta-
tuts de la société ; les jetons et les indemnités seront, par
les soins de cette dernière, versés au Trésor au titre des
produits divers.

Les administrateurs pourront recevoir, pour la rémuné-
ration de leurs fonctions, une allocation fixée par décret
contresigné par les ministres des Travaux publics et du
Budget. Cette indemnité sera imputée sur les crédits du
budget du ministère des Travaux publics.

Les allocations ainsi accordées ne pourront dépasser le
total des jetons de présence et indemnités visés ci-dessus
et versés au Trésor par les compagnies.

ART. 8. — Le ministre des Travaux publics et le mi-
nistre des Finances sont chargés de l'exécution du présent
décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la Républi-
que française.

Fait à Paris, le 20 octobre 1933.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :
Le ministre des Travaux publics,

Joseph PAGANON.
Le ministre des Finances,
Georges BONNET.

Solde et accessoires de solde du personnel colonial

Le Président de la République française,

Vu le décret du 2 mars 1910 sur la solde et les accessoires de solde du personnel colonial, en ses articles 13, 14, 15, 16 et 77;

Ensemble les décrets des 11 septembre 1920, 20 avril 1924, 16 février 1932, 24 mai 1932, 26 février 1933, ayant modifié ou complété les articles 13 et 77 du décret du 2 mars 1910;

Sur le rapport du ministre des colonies.

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les articles 13, modifié par le décret du 11 septembre 1920, 14, 15 et 16 du décret précité du 2 mars 1910, sont remplacés par les dispositions suivantes :

Positions donnant droit à la solde de présence.

ART. 13. — La solde de présence est allouée aux fonctionnaires et agents se trouvant dans les positions ci-après :

1° Aux colonies, en service ou admis à la retraite et maintenus en service jusqu'à la délivrance de leur livret de pension;

2° En France, en service ou admis à la retraite et maintenus en service jusqu'à la délivrance de leur livret de pension;

3° Rappelés par ordre en France;

4° De passage dans une colonie, en France ou en pays étranger, au cours des voyages effectués soit pour se rendre à leur poste ou en revenir, soit en première destination, soit en changement de destination;

5° En mission aux colonies, en France ou à l'étranger;

6° A bord, à la suite d'un embarquement par ordre dans l'une des situations visées aux deux paragraphes précédents;

7° Autorisés dans l'intérêt du service, sur la demande de la colonie d'affectation, à suivre certains cours professionnels ou à effectuer des stages techniques, pendant la durée de ces cours ou stages. L'autorisation est valable seulement pour une période scolaire et doit être renouvelée chaque année;

8° Placés dans l'une des situations prévues aux articles 14, 15, 16, 17 et 24, paragraphes II et VI, ci-après.

Fonctionnaires appelés à faire partie de certains conseils ou commissions ou cités à comparaître.

ART. 14. — I. A droit à la solde de présence afférente à la position dans laquelle il se trouvait en dernier lieu :

a) Le fonctionnaire ou agent en service ou en congé appelé, avec ou sans déplacement, soit à siéger comme conseiller général d'un département ou d'une colonie, soit à faire partie d'un conseil de guerre ou d'un tribunal maritime, ou d'un jury criminel, d'un conseil ou d'une commission administrative;

b) Le fonctionnaire ou agent appelé à comparaître devant un tribunal civil ou militaire, un conseil ou une commission d'enquête, soit comme témoin, soit comme prévenu.

II. — Le droit à la solde de présence commence, s'il y a déplacement, du jour dudit déplacement, dans le cas contraire du jour de la convocation. Il cesse dans le premier cas le jour du retour au poste de service ou à la résidence; dans le second, le jour où l'intéressé n'est plus retenu.

III. — La durée de la période de convocation est constatée, suivant le cas, par un certificat du préfet du département, du gouvernement ou du président de cour ou de tribunal, du conseil ou de la commission d'enquête et les intéressés sont rappelés de leur solde à leur retour, sur production de cette justification (V. art. 72, 153, 154 et 155).

Fonctionnaires en expectative d'admission à la retraite.

ART. 15. — I. — A droit à la solde de présence afférente

à la position dans laquelle il se trouvait en dernier lieu le fonctionnaire ou agent placé en expectative d'admission à la retraite.

II. — En aucun cas, la décision de l'autorité administrative compétente plaçant l'intéressé dans la position d'expectative d'admission à la retraite ne peut avoir pour effet de maintenir le bénéficiaire éventuel de la solde entière de présence pendant une période supérieure à dix-huit mois, y compris tous les congés antérieurs. Cette période est portée à vingt-quatre mois pour les fonctionnaires atteints de l'une des affections visées à l'article 55, paragraphe 2, du décret du 2 mars 1910, modifié par le décret du 3 juillet 1931.

III. — A compter du dix-neuvième ou du vingt-cinquième mois, suivant le cas, la solde est réduite au montant présumé de la pension, ou à la demi-solde, si celle-ci est supérieure au montant présumé de la retraite.

La situation de chaque intéressé donnera lieu à règlement définitif au moment où lui sera délivré le certificat de cessation de payement.

IV. — Si le fonctionnaire est placé dans la position d'expectative de retraite avant de réunir les conditions requises pour être admis à faire valoir ses droits à pension, il conserve ou recouvre le bénéfice de sa solde entière de présence jusqu'au jour où il réunira ces conditions. Après ce jour, les dispositions du paragraphe 3 lui sont applicables.

V. — La décision plaçant le fonctionnaire ou agent dans la position d'expectative de retraite est prise en France par le chef du service colonial du port administrateur, après autorisation du ministre.

VI. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux fonctionnaires qui se trouvent en congé aux colonies.

La décision de mise en expectative de retraite est prise par le gouverneur après autorisation du ministre.

VII. — Les dispositions du présent article ne sont pas applicables au personnel entretenu sur le budget de l'Etat régi par des actes rendus en conformité de l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919.

Recouvrement du droit à la solde de présence.

ART. 16. — I. — Le fonctionnaire ou agent qui, étant en congé à solde entière, à demi-solde ou sans solde, reçoit l'ordre de rejoindre son poste, de se rendre à une nouvelle destination ou de remplir une mission avant l'expiration de son congé, recouvre ses droits à la solde entière de présence du jour inclus où il quitte sa résidence de congé pour suivre sa destination s'il arrive à l'époque fixée par l'ordre qu'il a reçu (V. art. 80, 153 à 155).

II. — A l'expiration d'un congé avec solde, demi-solde ou sans solde, le fonctionnaire rentre en jouissance de la solde de présence :

1° S'il est employé en France ou dans la colonie où il a bénéficié de son congé, du jour où il a pris son service;

2° S'il a bénéficié de son congé en France ou dans une colonie autre que celle à laquelle il appartient, du jour où il arrive au port d'embarquement, dans les conditions fixées par son ordre de départ ;

3° S'il a bénéficié de son congé à l'étranger, du jour de son retour dans la colonie de service.

ART. 2. — L'article 77 du décret précité du 2 mars 1910, modifié par les décrets des 20 avril 1924, 16 février 1932, 24 mai 1932 et 26 février 1933, est remplacé par les dispositions suivantes :

Maintiens par ordre.

ART. 77. — I. — Les fonctionnaires et agents soumis aux dispositions du présent décret, y compris le personnel détaché des cadres métropolitains, peuvent, à l'expiration de leur position de présence régulière dans la métropole, être maintenus par ordre en France, s'ils s'y trouvent retenus par l'un des motifs suivants :

a) Sursis de départ dans l'intérêt du service ou retard d'un paquebot à destination de la colonie de service ou manque de places pour leur embarquement;

b) Expectative de nomination dans un cadre colonial ou dans une cadre métropolitain relevant du ministère des Colonies, à la suite d'un concours, d'un examen ou d'une permutation non demandée ou par nomination directe;

c) Expectative d'affectation à une colonie nouvelle ou de comparaison devant un conseil d'enquête, etc. (voir art. 14, alinéa b), ou expectative d'admission à un des cours professionnels ou stages visés à l'article 13, position 6, du présent décret, ou expectative de résultat desdits stages;

d) Chargés momentanément, en raison d'aptitudes spéciales, de travaux dont le caractère ne justifie pas une mise en mission.

II. — Dans la position de maintien par ordre, les intéressés ont droit à la solde qu'ils percevaient en dernier lieu; ceux qui compteront dix-huit mois de présence en France, tous congés compris, sans y avoir accompli de service effectif, ne pourront prétendre qu'à la moitié de la solde de présence. Dans les cas exceptionnels (famille nombreuse, soins de santé dispendieux, etc.), une décision spéciale et motivée du ministre pourra prononcer la continuation de la solde entière.

III. — Pour tout maintien par ordre d'une durée supérieure à un mois, une décision ministérielle rendue dans la forme d'une dépêche au service colonial du port administrateur est nécessaire; cette décision devra être renou-

velée, s'il y a lieu, pour chaque période supplémentaire de trois mois; la durée totale des maintiens par ordre successifs ne peut excéder douze mois, sauf cas exceptionnels, qui devront faire l'objet d'une décision motivée du ministre.

L'ensemble des dispositions ci-dessus n'est pas applicable aux fonctionnaires et agents entretenus sur le budget de l'Etat régis par des actes rendus en conformité de l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919.

IV. — Les fonctionnaires et agents maintenus dans leurs foyers sur leur demande sont placés d'office dans la position de disponibilité, à moins qu'ils ne puissent prétendre à un congé pour affaires personnelles dans les conditions prévues à l'article 32 (voir art. 84).

ART. 3. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret, notamment les articles 13, 14, 15 et 16 du décret du 2 mars 1910, modifié par le décret du 11 septembre 1920 et l'article 77 du décret du 2 mars 1910, modifié par les décrets des 20 avril 1924, 16 février et 24 mai 1932 et 26 février 1933.

ART. 4. — Le ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 18 octobre 1933.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des colonies.

ALBERT DALIMIER

PROJET DE LOI sur les limites d'âge et les retraites

ARTICLE PREMIER. — Sont et demeureront supprimées toutes les classifications d'emplois antérieurement et actuellement prévues dans la réglementation des pensions civiles.

En conséquence, le droit à pension d'ancienneté est acquis, pour tous les fonctionnaires et employés civils, à 60 ans d'âge et 30 ans accomplis de services effectifs.

ART. 2. — Nonobstant les dispositions de l'article précédent, les fonctionnaires et employés civils qui, à la date de la promulgation de la présente loi occupent comme titulaires ou stagiaires des emplois classés dans les services actifs avant la loi du 31 mars 1932, conservent le bénéfice des dispositions de la loi du 14 avril 1924 concernant les services actifs.

ART. 3. — La limite d'âge pour les fonctionnaires et employés civils reste fixée à 63 ans.

Toutefois, sont maintenues les dispositions contraires du décret du 21 décembre 1928, sous la seule réserve que les limites d'âge supérieures à 70 ans seront ramenées à ce terme de façon qu'aucun fonctionnaire ou magistrat ne demeure en activité au delà de 70 ans.

Un règlement d'administration publique fixera la liste des emplois pour lesquels la limite d'âge sera inférieure à 63 ans, sans pouvoir être abaissée au-dessous de 60 ans.

Peuvent néanmoins être mis d'office à la retraite :

1° Trois ans avant toutes les limites d'âge les fonctionnaires sans enfant;

2° Deux ans avant ces limites, les fonctionnaires qui ont un enfant vivant;

3° Un an avant ces limites, les fonctionnaires qui ont deux enfants vivants.

ART. 4. — Peuvent, dans chaque service, être mis d'office à la retraite les fonctionnaires âgés de plus de 60 ans en nombre égal à celui des emplois de même nature supprimés dans le service.

Peuvent être mis d'office à la retraite, après un préavis de six mois, tous les fonctionnaires âgés de plus de 60 ans, ayant obtenu, pour raison de santé, trois mois de congé pendant l'année précédente.

Sont mis d'office à la retraite, dans leur cadre d'origine, les fonctionnaires âgés de plus de 60 ans, exerçant des fonctions en service détaché dans les conditions de l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913. Le paiement de la pension est subordonné à la cessation des fonctions en service détaché, si elles comportent un traitement reçu soit de leur administration d'origine, soit du service auprès duquel elles sont effectuées.

— Les fonctionnaires âgés de plus de 60 ans peuvent être mis d'office à la retraite en cas d'incapacité physique, après avis de la commission de réforme prévue par l'article 20 de la loi du 14 avril 1924.

— Les mêmes mesures peuvent être prises en cas d'insuffisance constatée dans l'accomplissement du service après avis du conseil des directeurs ou du conseil d'administration, auxquels sont adjoints deux représentants du personnel.

ART. 5. — Les administrations qui comportent des emplois exigeant une résistance physique particulière devront prendre toutes dispositions utiles en vue de réserver, en fin de carrière, aux fonctionnaires et employés fatigués les postes les moins pénibles.

Les règlements d'administration publique fixeront pour chaque administration les conditions d'application du présent article.

ART. 6. — Les membres du Conseil d'Etat, les membres de la Cour de cassation et assimilés par l'article 122 de la loi du 31 mai 1933, les membres de la Cour des comptes, les magistrats des cours et tribunaux et les juges de paix restent, en ce qui concerne leur mise à la retraite, soumis aux textes en vigueur antérieurement à la présente loi, sans qu'en aucun cas, ils puissent demeurer en fonctions au delà de l'âge de 70 ans.

A titre transitoire, les membres de la Cour de cassation et les magistrats assimilés par l'article 122 de la loi du 31 mai 1933, s'ils sont atteints par la nouvelle limite d'âge à la date de la promulgation de la présente loi ou dans l'année qui suivra, restent en activité de service pendant une

BULLETIN

D U

P. C. M.

Série B

1933

XXX^e année

TABLE DES MATIÈRES (1)

ANNÉE 1933

Adhésions et démissions du P.C.M. :

III-109, VIII-238, X-308

Articles divers :

Automotrices S.C. pour réseaux à voie étroite.....	V-150
Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. — Horaire des cours	X-294
Indemnités des Ingénieurs des Ponts et Chaussées...	X-296
La grande voûte de l'usine souterraine du Sautet...	VII-178
La raffinerie de pétrole de Limanowa.....	VIII-220
La situation de l'industrie minière coloniale française en 1931 et 1932.....	I-3
La visite de la Huta Bankowa à Dabrowa.....	VIII-204
Le port de Dantzig.....	VII-183
L'industrie du sel en Pologne.....	VIII-209
Note sur les installations de la Société Fermière des mines fiscales polonaises « Skarboferme ».....	VII-187
Note sur le Canal Albert.....	VII-175
Notice sur les installations de la Société des Mines et Usines à zinc de Silésie.....	VII-191
Un nouveau traitement du minerai de fer.....	I-5
Un point d'histoire.....	X-283
Tribune Libre. — Note sur la documentation des Services des Ponts et Chaussées.....	III-94

Avancements, nominations, mutations et démissions :

I-24, II-85, III-112, IV-135, V-153, VI-171, VII-197, VIII-240, IX-276, X-310

Chronique des travaux :

Aménagement d'un passage inférieur de 5 m. 80 d'ouverture commandant l'entrée nord dans la Ville de Poitiers de trois routes nationales à grande circulation.	III-103
Automotrices du Département de l'Allier.....	X-309
Construction de deux ponts de 83 mètr. sur la Vésubie. Derniers progrès des revêtements bétonnés en France (novembre 1932)	II-87
Le nouveau pont de Castelmoron sur le Lot.....	V-151
Les travaux d'adduction d'eau de la Ville de Damas. Note au sujet du montage du tablier métallique de la Société anonyme des F.A.C.E.J., à Jeumont.....	I-21
Note sur l'extension des installations filtrantes de la Ville de Nancy	IX-273
Notice sur l'éclairage des routes du littoral des Alpes-Maritimes.	I-11
Rectificatif à la notice sur l'éclairage des routes du littoral des Alpes-Maritimes	VIII-234
IX-273	IX-273
Commission de la Voirie Routière.....	X-292

Communications du Comité :

Cartes de circulation des Ingénieurs des Mines..... IV-132

Compte rendu de l'audience de M. le Ministre des Travaux Publics et de M. le Sous-Secrétaire d'Etat.

Conférence sur les travaux du Zuyderzée..	III-101, IV-133
Elections générales de 1934.....	VIII-233
Exécution de la circulaire ministérielle du 10 mais 1933.	V-147
La tournée de 1934.....	IX-261
Lettre adressée à M. le Ministre des Travaux Publics concernant la Commission Supérieure des Economies, et réponse de M. le Ministre.....	III-100
Lettre adressée à M. le Ministre des Travaux Publics concernant la création d'un centre de documentation. Lettre adressée à M. le Ministre des Travaux Publics concernant la tournée de 1933, et réponse de M. le Ministre.	III-99
Lettre adressée à M. le Ministre des Travaux Publics concernant divers vœux émis par l'Assemblée Générale du P.C.M.	III-101
Note au sujet des décorations.....	IV-132
Note sur les travaux des collectivités publiques.....	IV-131
Note du P.C.M. sur l'intervention du Service des Ponts et Chaussées dans l'administration des Régions Libérées	IV-133
Note concernant les décorations dans la Légion d'Honneur attribuées aux Ingénieurs en activité de service du Ministère des Travaux Publics.....	V-145
Recouvrement des cotisations.....	V-146
Tournée aux chantiers de travaux de la Truyère....	X-285
	VIII-233

Communications personnelles :

I-27, II-77, III-107, IV-134, V-153, VI-170, VII-196, VIII-238, IX-270, X-308

Comptes rendus de groupes :

Groupe de Bordeaux	II-54
Groupe d'Orléans	III-102
Groupe de Paris.....	IV-134, VII-195, IX-267
Groupe du Sud-Ouest.	IX-267

Correspondance .. IX-262, X-287

Divers :

Appel du Comité.....	II-51
Association des Congrès de Navigation.....	X-305
Au sujet des Pensions.....	X-293
Aux Salons de peinture.....	IX-249
Avis	II-55
Bal de l'Ecole des Ponts et Chaussées.....	I-22
Banquet de l'Association des Ingénieurs des Postes, Télégraphes et Téléphones.....	IV-120
Cinquantenaire du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux Publics.....	IV-120
Classe attribuée aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines en service détaché en Algérie faisant la traversée d'Algérie en France.....	V-148
Dîner du P.C.M.	II-47

(1) Le premier chiffre indique le numéro, le second, la page.

Fédération des Associations des Cadres Supérieurs Techniques.	IV-119	Modifications dans la composition des Conseils, Comités, Commissions, etc. :	
Liste des membres du P.C.M.	II-56		
Modifications et rectifications à la liste générale des membres du P.C.M.	III-110		I-26, II-79, III-114, IV-137, V-155, VII-198, VIII-242, IX-278, X-315
Nécrologie. I-27, III-108, VI-159,	IX-270	Modifications dans la répartition des Services :	
Note de la Direction au personnel. VII-195,	VIII-232		I-26, II-84, III-113, IV-136, V-154, VIII-244, IX-279
Offre de situation.	IV-140	Procès-verbaux des séances du Comité :	
Pensions	I-14		
Table des matières année 1932.	III-107	Séance du 20 décembre 1932.	II-52
Table des matières année 1933.	X	Assemblée Générale du 29 janvier 1933.	II-40
Tournée à la Truyère.	IX-247	1 ^{re} Séance du 29 janvier 1933.	III-97
Tournée en Pologne. VI-168, VII-181, VIII-201,	IX-268	2 ^e Séance du 29 janvier 1933.	III-97
Transmission des publications périodiques.	VI-172	Séance du 14 février 1933	IV-129
		Séance du 14 mars 1933	V-143
		Séance du 11 avril 1933.	VI-162
		Séance du 9 mai 1933.	VI-164
		Rectification au compte rendu de l'Assemblée Générale du 29 janvier 1933.	III-98
		Erratum au procès-verbal de la Séance du 11 avril 1933.	VII-195
		Séance du 13 juin 1933	IX-251
		Séance du 11 juillet 1933.	IX-253
		Séance du 8 août 1933.	IX-256
		Séance du 10 octobre 1933.	IX-258
		Séance du 14 novembre 1933.	X-283
Documents et suggestions :		Statuts du P.C.M. et Règlement Intérieur.	II-35
Association Internationale des Ponts et Charpentés.	III-96		
Au sujet de la liste des Ingénieurs.	I-6		
Au sujet de l'impôt sur le revenu.	I-6		
Lettre concernant le titre des anciens Elèves titulaires de l'Ecole des Ponts et Chaussées.	I-5		
Légion d'Honneur :			
	II-78, VIII-238, X-311		
Lois, décrets et documents administratifs intéressant les Ponts et Chaussées et les Mines :			
	I-7, II-32, IV-122, V-152, VI-169, VII-197, VIII-223, X-300		



année à compter de cette date, sauf ceux qui auront atteint 75 ans.

Le vice-président, les présidents de section du Conseil d'Etat pourront de même être maintenus suivant les nécessités du service pendant les deux années qui suivront la promulgation de la loi.

PROJET DE LOI relatif aux conditions de délivrance et à l'usage du titre d'Ingénieur diplômé, adopté par la Chambre des Députés le 10 avril 1933 et en instance devant le Sénat.

TITRE PREMIER

Du titre d'Ingénieur diplômé

ARTICLE PREMIER

Les personnes qui s'intituleront « Ingénieur diplômé » devront faire suivre immédiatement cette mention d'un des titres d'Ingénieur créés par l'Etat ou reconnus par l'Etat, ou d'un des titres d'Ingénieur légalement déposés en conformité des articles 3 et 10 de la présente loi.

Le titre sera désigné en entier ou à l'aide d'abréviations officiellement admises.

ARTICLE 2

Il est institué une Commission des titres d'Ingénieurs, dont les membres sont nommés par le ministre chargé de l'Enseignement technique. Cette Commission sera consultée sur toutes les questions concernant les titres d'Ingénieur diplômé.

Elle comprend :

Pour moitié, des membres choisis par le ministre chargé de l'Enseignement technique, parmi le personnel de l'enseignement supérieur public et des grandes Ecoles d'enseignement technique;

Pour un quart, des membres désignés, en raison de leur compétence technique et professionnelle, par le groupement d'employeurs le plus représentatif;

Pour un quart, des membres désignés par les groupements professionnels d'Ingénieurs les plus représentatifs.

La composition est déterminée par décret.

ARTICLE 3

La Commission des titres d'Ingénieurs décidera en première instance, et sur leur demande, si des Ecoles techniques privées légalement ouvertes présentent des programmes, et donnent un enseignement suffisant pour délivrer des diplômes d'Ingénieur.

Ses décisions ne pourront être prises que sur un rapport présenté sur ces programmes et cet enseignement par un ou plusieurs Inspecteurs ou chargés de mission d'inspection.

ARTICLE 4

Les représentants des Ecoles intéressées devront recevoir communication du ou des rapports d'inspection et pourront demander à être entendus; ils seront admis à fournir tous éléments d'information qu'ils jugeront utiles. Ils pourront, ainsi que le ministre chargé de l'Enseignement technique, interjeter appel dans le délai de deux mois de la décision devant la Commission Permanente du Conseil Supérieur de l'Enseignement technique qui statuera en dernier ressort.

Le recours sera jugé contradictoirement dans le délai de trois mois.

En aucun cas, la délivrance des diplômes d'Ingénieur ne pourra avoir lieu avant la décision d'appel.

Les décisions de la Commission des titres d'Ingénieurs, ainsi que celles de la Commission Permanente du Conseil Supérieur de l'Enseignement technique, seront motivées.

ARTICLE 5

Sur la requête du ministre chargé de l'Enseignement technique, il pourra être procédé au retrait de la faculté de dé-

ART. 7. — Sont abrogées toutes dispositions législatives ou réglementaires en vigueur en ce qu'elles ont de contraire à la présente loi, sans qu'il soit dérogé aux dispositions accordant des avantages spéciaux de retraite aux fonctionnaires invalides de guerre, anciens combattants, ou coloniaux et aux femmes fonctionnaires.

livrer des diplômes d'Ingénieur. La décision de retrait sera prise dans les formes et par les organismes prévus par les articles 3 et 4. Toutefois, la décision de retrait ne pourra intervenir qu'à la suite d'un avertissement donné sur rapport d'un Inspecteur spécialement désigné à cet effet par la Commission des titres d'Ingénieurs et dont une nouvelle inspection faite à un an d'intervalle aura constaté l'inefficacité. La Commission prendra toutes mesures utiles pour sauvegarder les droits des Elèves en cours d'études en vue de l'obtention du diplôme d'Ingénieur.

ARTICLE 6

Sur demande des Gouvernements intéressés et après avis de la Commission des titres d'Ingénieurs, des diplômes et titres d'Ingénieurs étrangers pourront être admis par l'Etat. Ils devront comporter l'indication du pays d'origine.

ARTICLE 7

Les établissements d'enseignement ayant obtenu la faculté de délivrer des diplômes d'Ingénieur ou qui délivrent un diplôme d'Ingénieur en conformité de l'article 35 (Ecoles techniques privées) de la loi du 25 juillet 1919 sur l'enseignement technique, industriel et commercial seront soumis, pour les conditions dans lesquelles est assurée la formation professionnelle de l'Ingénieur, à l'inspection d'Inspecteurs de l'enseignement technique ou de chargés de mission d'inspection.

ARTICLE 8

Les Ecoles techniques privées par correspondance qui délivrent à leurs élèves des diplômes d'Ingénieur comme sanction d'un enseignement régulier et méthodique et à la suite d'examen qui ont été constamment entourés de garanties suffisantes, pourront être exceptionnellement autorisées sur leur demande, par décision du ministre chargé de l'Enseignement technique, à continuer à délivrer ces diplômes à ceux de leurs élèves qui auront satisfait à un examen et qui auront accompli comme techniciens dans une entreprise de leur spécialité un stage de trois ans dont la moitié au moins devra avoir été effectuée avant l'examen.

Les conditions de la délivrance du diplôme par ces Ecoles, ainsi que les dispositions relatives aux anciens élèves diplômés et aux élèves en cours d'études au moment de la promulgation de la loi, seront fixées par décret. Le même décret organisera le contrôle des études et des examens.

ARTICLE 9

Les techniciens autodidactes, les auditeurs libres des diverses Ecoles, les élèves par correspondance, justifiant de cinq ans de pratique industrielle comme techniciens, pourront, après avoir subi avec succès un examen au Conservatoire National des Arts et Métiers, obtenir un diplôme d'Ingénieur.

Les autres conditions de la délivrance de ces diplômes seront fixées par décret sur avis favorable de la Commission des titres d'Ingénieurs.

TITRE II

Du dépôt des titres d'Ingénieur délivrés par les Ecoles techniques privées

ARTICLE 10

Les titres constitués par le diplôme d'Ingénieur, accompagnés obligatoirement du nom de l'Ecole dont les programmes et l'enseignement auront été reconnus suffisants en conformité des articles 3 et suivants de la présente loi, les modèles des diplômes constatant leur délivrance, devront faire l'objet d'un dépôt.

Il ne peut être fait usage de l'un de ces titres d'Ingénieur s'il n'a été déposé.

Les titres d'Ingénieur créés ou reconnus par l'Etat ne sont pas soumis à la formalité du dépôt.

ARTICLE 11

Les conditions dans lesquelles le dépôt sera effectué seront réglées par décret.

Il sera perçu, au moment du dépôt, un droit de 500 francs au profit du Trésor public.

ARTICLE 12

La liste des Ecoles techniques publiques ou reconnues par l'Etat délivrant le titre d'Ingénieur, des Ecoles techniques privées ayant effectué le dépôt des diplômes d'Ingénieur, sera dressée chaque année par la Commission des titres d'Ingénieurs et publiée au *Journal Officiel*.

TITRE III

De l'usage des abréviations ajoutées au titre d'Ingénieur

ARTICLE 13

Les groupements d'Ingénieurs et les Associations d'anciens Elèves des Ecoles techniques formant des Ingénieurs peuvent être autorisés, après enquête administrative et sur avis favorable de la Commission Permanente du Conseil

Supérieur de l'Enseignement technique, à déposer les titres de leurs groupements ou Associations. Ils pourront également déposer dans les mêmes conditions les abréviations consacrées par un usage d'au moins dix années, qu'ils ont adoptées pour désigner leurs membres.

TITRE IV

Dispositions transitoires

ARTICLE 14

Seront considérés comme reconnus par l'Etat, les titres d'Ingénieurs délivrés par les Ecoles techniques privées dont les cours et les travaux pratiques seraient fréquentés, au moment de la promulgation de la présente loi, par des Ingénieurs et Elèves Ingénieurs de l'Etat.

ARTICLE 15

Les anciens élèves des Ecoles techniques privées disparues à la date de la promulgation de la présente loi pourront demander individuellement ou collectivement l'autorisation de se servir du titre d'Ingénieur de ces Ecoles.

La Commission se prononcera sur ces demandes dans les formes prévues aux articles 3 et 4.

ARTICLE 16

Le ministre ayant dans ses attributions l'enseignement technique, après avis favorable de la Commission des titres d'Ingénieurs, pourra, sans que la demande prescrite pour l'article 6 ait été faite pour l'Ecole étrangère, accorder l'autorisation aux Ingénieurs d'origine alsacienne et lorraine d'user des diplômes d'Ingénieur qui leur ont été délivrés par les Ecoles étrangères où, antérieurement à la signature du Traité de Versailles, ils ont fait ou commencé leurs études.

TITRE V

Pénalités

ARTICLE 17

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont réprimées conformément aux articles 147, 148, 150, 151 et 259 du Code Pénal.

ARTICLE 18

Disposition spéciale

La présente loi est applicable à l'Algérie et aux Colonies.



Association des Congrès de Navigation

XVI^e CONGRÈS

Association internationale permanente des Congrès de Navigation

Bruxelles, 38, rue de Louvain.

A Monsieur

*Membre de l'Association Internationale Permanente
des Congrès de Navigation.*

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous faire savoir qu'au cours de son assemblée générale du 23 mai 1933, la Commission Internationale Permanente des Congrès de Navigation a décidé d'accepter l'invitation qui lui a été faite par le Gouvernement belge de tenir le XVI^e Congrès international de Navigation, en 1935, à Bruxelles.

Ce Congrès s'ouvrira vraisemblablement fin août, commencement septembre.

Vous trouverez, ci-joint, le programme des « Questions » et des « Communications » qui seront traitées à ce Congrès : pour le cas où vous seriez dési-

reux de présenter un rapport sur l'un ou l'autre de ces sujets, nous vous prions de vouloir bien vous mettre en rapport avec le chef de la délégation de votre pays à la Commission Permanente précitée; vous trouverez son nom et son adresse dans la liste ci-annexée.

Ce chef de délégation a été prié de veiller à ce que, pour votre pays, il ne soit présenté qu'un seul rapport par « question » et par « communication », conformément à l'article 12 de nos statuts. Cependant, plusieurs rapporteurs peuvent collaborer pour la rédaction d'un rapport.

Les membres résidant dans un pays qui n'a pas désigné de délégué au sein de la Commission Internationale Permanente pourront s'adresser directement au Bureau Exécutif, à Bruxelles.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération très distinguée.

LE BUREAU EXECUTIF :

Le Secrétaire général,

J. MILLECAM,

Ingénieur en chef

Directeur des Ponts et Chaussées.

Les Présidents,
V^{te} A. VAN DE VYVERE,
Ministre d'Etat.

D. BOUCKAERT,
*Directeur général honoraire
des Ponts et Chaussées.*

LISTE DES CHEFS DE DÉLÉGATION

Afrique équatoriale française :

M. BLOSSET, Ingénieur en chef des Travaux publics des Colonies, rue Oudinot, 27, Paris.

Afrique occidentale française :

M. BEAU, Inspecteur général adjoint à l'Inspecteur général des Travaux publics des Colonies, Ministère des Colonies, rue Oudinot, 27, Paris.

Algérie :

M. BALENSI, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur adjoint des Travaux publics du Gouvernement de l'Algérie, rue du Vieux-Palais, Alger.

Argentine (République) :

M. LLAMBI CAMPBELL, P., Ministre de la République argentine, à Bruxelles, rue de Turin, 5, Bruxelles.

Belgique :

M. de BRABANDERE, E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur général des Voies hydrauliques, rue de Louvain, 38, Bruxelles.

Bulgarie :

M. AVRAMOFF, Gavrail-D., Directeur des Ports et de la Navigation, Ministère des Chemins de fer et des Ports, Sofia.

Cameroun :

M. TRUITARD, Directeur de l'Agence du Cameroun, boulevard des Italiens, 27, Paris (France).

Chili :

Rear Admiral C. N. WIEGAND, F., Chief of the Chilean Naval Commission, Victoria street, Westminster-London (England).

Danemark :

M. LILLELUND, C. F., Directeur des Travaux maritimes de l'Etat (Director of the Maritime Works of the State), Solvgade, 40, Copenhague.

Egypte :

M. ABOU SEIF RADY, Secrétaire de la Légation d'Egypte à Bruxelles, rue de Turin, 1, Bruxelles.

- Espagne :**
M. BROCKMANN, G., Inspecteur général des Routes, Canaux et Ports, Président du Conseil des Travaux publics, Columela, 5, Madrid.
- Finlande :**
M. SKOGSTROM, Evert-Wilhelm, Directeur général des Ponts et Chaussées, Helsingfors.
- France :**
M. MAHIEU, A., Sénateur, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, en retraite, avenue d'Iéna, 1, Paris.
- Grèce :**
M. DYOVOUNIOTIS, Georges, Avocat, Secrétaire de l'Union maritime hellénique, à Athènes.
- Hongrie :**
M. de SZABO, N., Conseiller ministériel, Chef de Bureau au Ministère de l'Agriculture, Inspecteur des Travaux Hydrauliques, à Budapest.
- Indochine :**
M. MAITRE DEVALON, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Inspecteur général des Travaux publics des Colonies, rue Oudinot, 27, Paris.
- Italie :**
M. MILIANI, Luigi, Gr. Off., Président du « Magistrato alle Acque », Venise.
- Madagascar :**
M. AUBERT, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Ministère des Travaux publics, Paris (France).
- Maroc :**
M. le Directeur général des Travaux publics du Gouvernement chérifien, Rabat.
- Mexique :**
M. de NÉGRI, Ramon-P., Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Mexique à Bruxelles, rue Bodenbroeck, 22, Bruxelles (Belgique).
- Monaco :**
M. le Ministre de la Principauté de Monaco
- Norvège :**
M. KRISTENSEN, Ingvar, Director of the Department of Water Power. The Watercourse and Electricity Service, Oslo
- Pays-Bas :**
M. WORTMAN, H., Directeur général honoraire des Travaux du Zuiderzee, Inspecteur général du Rijkswaterstaat, en retraite, Billitonstraat, 31, La Haye.
- Pologne :**
M. ZACZEK, J., Chef de Section au Ministère des Communications, rue Langiewicza, 23, Varsovie.
- Portugal :**
M. ROLDAN Y PEGO, Manuel, Ingénieur, Directeur général des Mines et des Services géologiques, 2^e D., Campos dos Martyres da Patria, 86, Lisbonne.
- République tchécoslovaque :**
M. MULLER, Bohuslav, D^r Ingénieur, Ministre plénipotentiaire, Délégué aux Commissions internationales de l'Oder, de l'Elbe et du Danube, Preslova, 6, Prague XVI.
- Roumanie :**
M. VARDALA, L., Ingénieur, Directeur général des Ports et des Voies de Communication par eau, Dimincti, 4, Bucarest.
- Territoire de la Sarre :**
M. CENTNER, P., Directeur technique adjoint des Travaux publics du Gouvernement de la Sarre, Feldmanstrasse, 28, Sarrebruck.
- Suède :**
M. HAGG, Erik, Director General Swedish Administration of Pilotage, Lighthouses and Buoyage, Kungl. Lotsstyrelsen, Jôrtoget, 55, Stockholm.
- Suisse :**
M. MUTZNER, C., D^r ès-Sciences techniques, Directeur du Service fédéral des Eaux, Bollwerk, 27, Berne.
- Tunisie :**
M. FAVIERE, Directeur général des Travaux publics de la Tunisie, Tunis.
- Yougoslavie :**
M. YOSSIMOVITCH, Ingénieur, Chef p. i. de l'Entretien des Voies navigables et des Ports à la Direction de la Navigation maritime et fluviale, Ministarstvo saobraćaja, Beograd.

XVI^e CONGRES INTERNATIONAL
DE NAVIGATION
BRUXELLES 1935

Programme des Questions et des Communications

SECTION I

NAVIGATION INTERIEURE

QUESTIONS

1^{re} Question

Etude des effets sur la navigation et sur la bonne tenue des rives et du lit des canaux et des rivières canalisées :

a) des mouvements ondulatoires et des courants de translation produits, dans les biefs attenants à des écluses à forte chute, notamment par le remplissage et la vidange rapides de ces ouvrages ;

b) du relèvement ou de l'abaissement du plan d'eau par suite des variations dans l'alimentation naturelle ou artificielle ou sous l'influence des vents dominants dans les longs biefs.

Moyens d'y remédier (1).

2^e Question

Réglage du niveau de l'eau dans les biefs de rivières canalisées et réglage du débit en aval du dernier barrage selon que la puissance hydraulique est, ou non, utilisée.

3^e Question

Aménagement à courant libre des fleuves et des rivières endigués au double point de vue de la navigation et de la protection des terrains riverains (1).

(1) Les résultats obtenus par des essais sur modèles à échelle réduite pourront être relatés et discutés.

COMMUNICATIONS

1^{re} Communication

Forme de la section transversale et système de revêtement des talus des canaux et des rivières à courant libre ou canalisées, notamment pour résister aux effets destructeurs dus à la navigation par bateaux remorqués et par bateaux auto-moteurs. Résultats obtenus (1).

2^o Communication

Types modernes de barrages mobiles. Dimensions maxima atteintes dans chaque type. Dispositions à

donner aux parties fixes et mobiles de ces barrages et principe à suivre dans les manœuvres pour réduire les affouillements au minimum (1).

3^o Communication

Rôle des voies de navigation intérieure dans l'ensemble du réseau des voies de communication d'un pays.

(1) Les résultats obtenus par des essais sur modèles à échelle réduite pourront être relatés et discutés.

SECTION II

NAVIGATION MARITIME

QUESTIONS

1^{re} Question

Tracé des ouvrages extérieurs, entretien des profondeurs des ports en plage de sable et devant les embouchures lagunaires. Résultats obtenus (1).

2^o Question

Constitution en mer des digues à paroi verticale. Effets des lames. Méthodes de calcul et de construction. Enseignement de l'expérience.

COMMUNICATIONS

1^{re} Communication

Dimensions à donner aux ouvrages des ports maritimes, notamment aux écluses, aux quais, aux formes de radoub aux ponts fixes et mobiles (**largeur de la passe marinière, hauteur libre**), section, profondeur, tracé en plan des voies d'accès pour répondre aux dimensions prévisibles des grands paquebots

2^o Communication

Dragues et appareils de dérochage à grande puis-

sance, moteurs électriques, à vapeur ou à combustion interne; rendement; profondeur maximum; fonctionnement par mauvais temps; modes de mesurage et d'établissement du prix de revient du mètre cube dragué.

3^o Communication

Exemples récents de fondations d'ouvrages tels que murs de quai et murs d'écluse, sur sous-sol de mauvaise nature; effet de la nappe aquifère et de ses fluctuations de niveau. Études. Résultats obtenus.



COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I. — Changements d'adresse

M. **Deniau**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, 1, square du Champ-de-Mars, Paris 7^e.

M. **Léauté**, Ingénieur des Mines, 1, rue du Maréchal-Harispe, Paris 7^e.

II. — Adhésion à l'Association

M. **Léauté**, Ingénieur des Mines.

III. — Décès

M. **Maréchal**, Henri, Ingénieur des Ponts-et-Chaussées, démissionnaire.



PARKER

LA PROTECTION PARFAITE CONTRE LA ROUILLE

La **PARKÉRISATION** réalise, par transformation chimique des métaux ferreux en surface, l'immunisation contre la corrosion en même temps qu'un accrochage remarquable pour les peintures ou vernis.



Pour les

PANNEAUX DE SIGNALISATION

- ABSENCE D'ÉCAILLAGE
- CONSERVATION DURABLE
- SÉCURITÉ
- SUPPRESSION DE L'ENTRETIEN
- ÉCONOMIE

sont assurés par la **PARKERISATION** avant peinture, solution unique du problème de la protection des **PANNEAUX** de **SIGNALISATION ROUTIÈRE**

Divers départements utilisent déjà et commandent des panneaux parkerisés

SOCIÉTÉ CONTINENTALE PARKER, 40-42, rue Chance-Milly, CLICHY (Seine)

Société Anonyme au Capital de 5.200.000 francs

Téléphone : PÉREIRE 13-75, 18-11, 19-75

DES MEUBLES DE CHOIX

A DES PRIX HORS COURS

FABRIQUÉS GRÂCE
À LA CRISE À DES COND
ITIONS EXCEPTIONNELLES
DANS LES USINES LES PLUS
SÉRIEUSEMENT RÉPUTÉES.
PAR DES PROFESSIONNELS
SPÉCIALISÉS DEPUIS DE
LONGUES ANNÉES.
VOUS SONT OFFERTS PAR

LES AMEUBLEMENTS
LACROIX ST ANTOINE

104 FAUBOURG (sortie 100 F95ST ANTOINE) Tél: Did. 41-79
Métro: Ledru-Rollin

Magasins ouverts tous
les jours de 9h à 19h
SANS INTERRUPTION
même les jours de
les veilles de fêtes.
ENTRÉE LIBRE
DE VISITE

APRÈS ACHAT UNE REMISE SUPPLÉMENTAIRE DE 5%
EST ACCORDÉE AUX MEMBRES DE L'ASSOCIATION SUR PRÉSENTATION DE LEUR CARTE

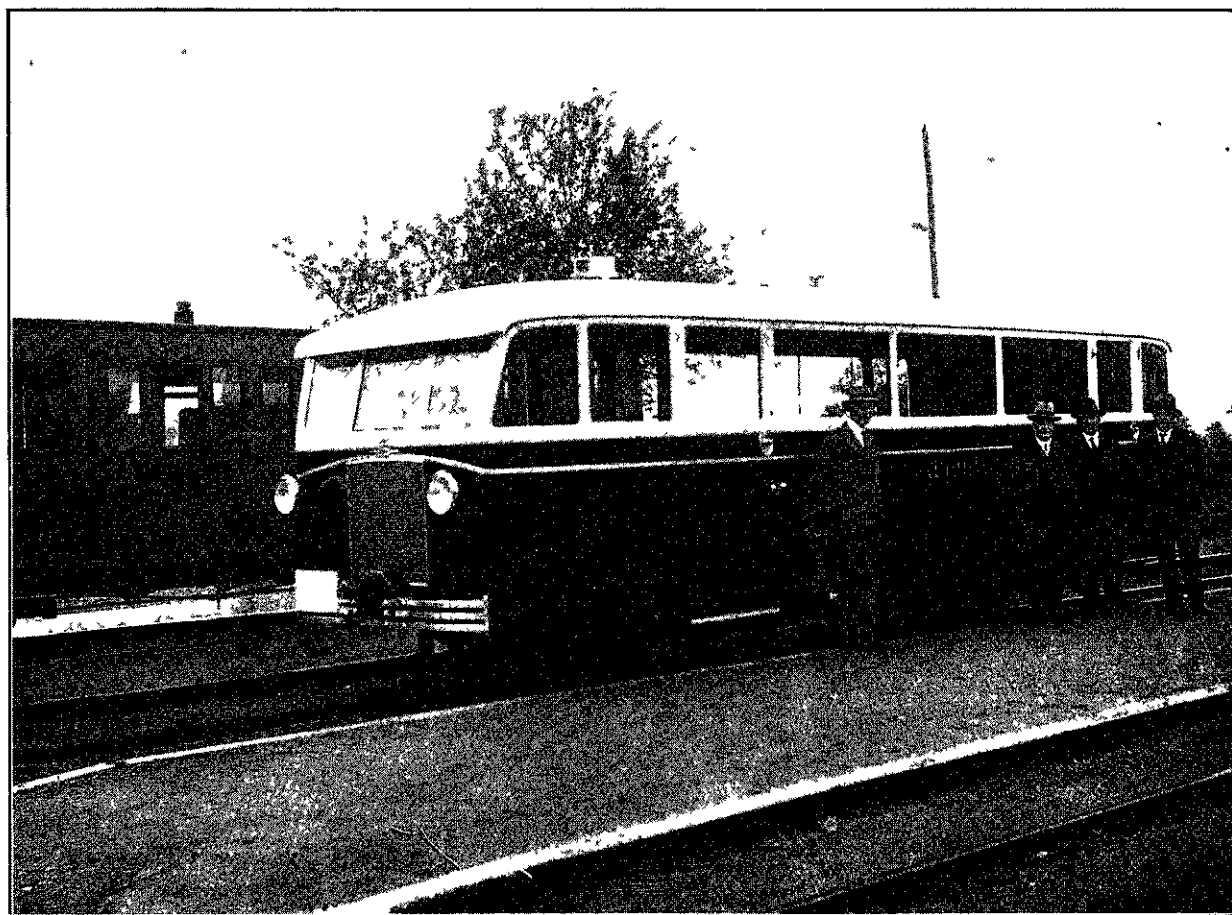
DES MEUBLES DE CHOIX

A DES PRIX HORS COURS

CHRONIQUE DES TRAVAUX

AUTOMOTRICES DU DÉPARTEMENT DE L'ALLIER

Nous sommes heureux de pouvoir publier ci-dessous les caractéristiques, qu'a bien voulu nous communiquer M. l'Ingénieur en chef Buisson, des nouvelles automotrices que le département de l'Allier met en service sur ses voies ferrées d'intérêt local :



AUTOMOTRICE TYPE ALLIER

Pour voie métrique. — Rampes maxima $27 \frac{m}{m}$
p. m. — Rayons minima 100 mètres.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Châssis. — De Dion-Bouton, type M.H.
Longueur hors tout (de tampon à tampon) 9 m. 40

Longueur de châssis..... 8 m 50
Largeur prévue pour une caisse de..... 2 m. 50
Empattement..... 4 m. 45
Roues avant orientables.

Moteur. — Diésel « Unic ». Licence Mercedes,
6 cylindres 105 X 165. Puissance 95 C.V., à 1.700
tours.

Carrosserie. — Rossignol. Type car de luxe.
 Nombre de places assises : 31 ; debout, env. 14 ;
 total 45.

Cabine séparée à l'avant pour le conducteur.
 Cabine séparée à l'arrière pour les bagages.

Poids. — Poids à vide : 7.000 kgs. — Surcharge
 normale : 3.000 kgs.

Vitesses. — En palier : 60 km. à l'heure ; en rampe
 de 25 $\frac{m}{m}$ p. m. : 40 km. à l'heure.

Prix (pour 3 voitures) :

Châssis et moteur de Dion.....	Fr.	153.000
Carrosserie Rossignol		55.000
Suppléments divers pour glaces Sécurité et équipement de voie ferrée.....		7.000
		7.000
Par voiture.....	Fr	215.000

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES INTÉRESSANTES

1^{re} *châssis.* — Le châssis est surbaissé. La robuste-
 tesse du châssis en fait un matériel de voie ferrée et
 non une automobile sur rails, d'où longévité et possi-
 bilité de surcharges.

2^o *Carrosserie.* — L'aménagement luxueux permet
 de concurrencer les cars. La voiture est toute en gla-
 ces Sécurité. Toutes les places, sauf quatre, sont face

à l'avant. Les banquettes sont en cuir véritable. Le
 tapis est en caoutchouc. Le chauffage en hiver a lieu
 par insufflation d'air chaud sous les banquettes. L'air
 vicié est évacué par de grands aérateurs placés sur
 le pavillon.

3^o *Moteur.* — L'excès de puissance du moteur
 donne à l'automotrice les qualités de l'automobile de
 grand tourisme. Toutes les rampes sont montées en
 prise.

RÉSULTATS DES ESSAIS

Poids à vide. — 7.395 kilogs.

Surcharge. — En lest : 2.355 kgs et 15 personnes
 en plus.

Vitesses. — En palier : 62 km. à l'heure (limitée
 par le régulateur).

En rampe de 23 $\frac{m}{m}$ p. m. à 26 $\frac{m}{m}$, sur 2 km. 500
 de longueur sans paliers : vitesse obtenue : 50 km.

En service régulier avec arrêts de 1 à 5 minutes
 entre 6 localités et sur 28 km. 815, vitesse commer-
 ciale réalisée : 37 km. 500.

Sur un autre parcours de 22 km. 919 : vitesse com-
 merciale : 40 km. 500.

Consommation. — 21 lit. 3 sur 100 km. effective-
 ment parcourus et 21 lit. 750 sur 100 km. utiles.



LÉGION D'HONNEUR

Par décret en date du 18 octobre 1933, rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics, sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'Honneur :

Au grade de Commandeur

MM.

Caltaux, Inspecteur général des Mines.
De Launay, Inspecteur général des Mines.
Liénard, Inspecteur général des Mines.

Au grade d'Officier

MM.

Balensi, Edouard, Ingénieur en chef des P. C.
Bonnevay, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Descombes, Ingénieur en chef des Mines.
Grandjean, Inspecteur général des Mines.
Painvin, Ingénieur en chef des Mines.
Weill, Henri, Ingénieur en chef des Mines.

Au grade de Chevalier

M. **Vigier**, Ingénieur des Mines.

Par décret en date du 26 juillet 1933, rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics, a été nommé dans l'ordre national de la Légion d'Honneur :

Au grade de Chevalier

M. **Altieri**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Nominations - Mutations

1. — Nominations

CABINET DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Par arrêté du 28 octobre 1933, le cabinet du Ministre des Travaux Publics a été ainsi constitué :

Directeur du cabinet

M. **Martel** (Louis), conseiller référendaire de 1^{re} classe à la cour des comptes.

Chefs adjoints

MM. Christian **Valensi**, auditeur au Conseil d'Etat, Jacques **Morane**, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Chef du secrétariat particulier

M. Henri **Faugère**, sous-préfet.

Attachés au cabinet

Mlle **Musset**, MM. Georges **Johin**, André **Tremaud**.

Par arrêté du 28 octobre 1933, M. René **Fatou**, maître des requêtes au conseil d'Etat, a été chargé de la direction des services administratifs au cabinet du ministre des travaux publics

Par arrêté du 28 octobre 1933, MM. René **Labbé**, inspecteur des finances ; Roger **Brachet**, directeur de l'office d'hygiène sociale du département de l'Isère ; Alexandre **Bonelli**, Raymond **Poussard**, ingénieur

civil des Mines, et Emile **Bargeon**, ont été chargés de mission au cabinet du ministre des Travaux publics.

Par décret du 21 octobre 1933, rendu sur le rapport du ministre des Travaux Publics, les inspecteurs généraux de 2^e classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent ont été nommés inspecteurs généraux de 1^{re} classe, pour prendre rang du 1^{er} novembre 1933 :

MM.

Bauer (Théodore-Henri).
Tartrat (Paul).

Par décret du 21 octobre 1933, rendu sur le rapport du ministre des Travaux Publics, M. **Richard** (Henri-Jean), ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé inspecteur général de 2^e classe, pour prendre rang du 1^{er} novembre 1933.

Par décret du 21 octobre 1933 rendu sur le rapport du ministre des Travaux Publics, les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées dont

les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade supérieur, ont été nommés ingénieurs en chef de 2^e classe pour prendre rang du 1^{er} novembre 1933.

MM.

Haguenau (Daniel-Isaac).

Eguillon (Georges-Jean).

Masselin (Albert-Henri).

Lemai (Louis-Auguste).

Koch (Pierre-Alphonse).



Par décret du 3 octobre 1933, M. **Gillard** (Adrien-Auguste), ingénieur des Travaux Publics de l'État, a été nommé ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées pour prendre rang du 1^{er} octobre 1933. (Nomination directe à la suite de l'examen professionnel.)



Par arrêté du 23 octobre 1933, M. **Le Gavrian**, inspecteur général de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, a été nommé, à dater du 1^{er} novembre 1933, président de la 1^{re} section du Conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Lévesque**, admis à la retraite.

II. — Mutations

Par arrêté du 21 octobre 1933, M. **Luzinier**, ingénieur en chef de 2^e classe des Ponts et Chaussées, à Tule, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} novembre 1933, à la résidence d'Angoulême, des services ci-après désignés en remplacement de M. **Richard**, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1^o Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Charente ;

2^o Service des études du canal de jonction de la Loire à la Garonne.



Par arrêté du 21 octobre 1933, M. **Guillot**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Marseille, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} novembre 1933, à la résidence de Bourg, des services ci-après indiqués en remplacement de M. **Mielle**, décédé, savoir :

1^o Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de l'Ain ;

2^o Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Ain.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.



Par arrêté du 21 octobre 1933, a été rapporté l'arrêté du 18 septembre 1933 portant affectation à la

Par décret du 31 octobre 1933, a été fixée au 1^{er} octobre 1933 la date à laquelle prendront rang, en qualité d'élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées, les anciens élèves de l'école polytechnique dont les noms suivent, nommés à ce grade par décrets du 16 septembre 1932 et qui ont produit le certificat médical visé à l'article 51, paragraphe 4, de la loi du 30 mars 1929 :

A. — *Service métropolitain*

MM.

Crussard (Jean).

Aubriot (Jacques-Raymond).

Crussard (François).

Deutsch (Charles-Georges).

Grand (Marc-Lucien-Edmond).

Vielliard (Jean).

Cayet (Jean-Désiré-Benoît).

Barrillon (Charles-Emile).

Lévy (Henri-Pierre-Martin).

Pairier Wolodkowicz (Christian-Marie-Louis).

B. — *Service colonial*

MM.

Cassoux (Robert-Léon-Claude).

Sindzingre (André-Charles-Henri).

Nicolas (Auguste-Marius-Joseph).

Dumay (Lucien-Henri).

résidence de Toulouse, de M. **Salgues**, ingénieur des Ponts et Chaussées à **Auch**.

M. **Gillard**, nommé ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées a été chargé, sur sa demande, à la résidence de **Toulouse**, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Haute-Garonne, en remplacement de M. **Larroque**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Il sera attaché en outre au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département et au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de la Garonne (1^{re} section) et des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat (2^e section).

L'effet de ces dispositions remontera au 1^{er} octobre 1933.



Par arrêté du 23 octobre 1933, M. **Jouven**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des mines à Nancy, a été chargé, sur sa demande, à la même résidence, à dater du 1^{er} octobre 1933, du sous-arrondissement minéralogique de Nancy-Nord, en remplacement de M. **Bichelonne**, appelé à une autre destination.



Aux termes d'un arrêté du 23 octobre 1933, les ingénieurs ordinaires de 3^e classe des mines dont les

noms suivent, nommés à ce grade par décret du 28 septembre 1933, pour prendre rang du 1^{er} octobre 1933, recevront les destinations suivantes, savoir :

M. **Bursaux**, à **Nancy** : 1^o Sous-arrondissement minéralogique de Nancy-Sud 2^o 2^e arrondissement du contrôle de l'exploitation technique du réseau de l'Est.

M. **Loisy**, à **Rodez** : Sous-arrondissement minéralogique de Rodez.

M. **Baseilhac**, à **Alger** : Direction des travaux publics, des chemins de fer et des mines du gouvernement général de l'Algérie.

M. **Couture**, à **Constantine** : 1^o Sous-arrondissement minéralogique de Constantine-Ouest; 2^o service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer algériens.

M. **Guillaumat**, mis à la disposition du ministère des Colonies.

M. **Arnaud**, mis à la disposition du ministère des Colonies.

M. **Vinçotte**, mis à la disposition du ministère des Colonies.

MM. **Baseilhac**, **Couture**, **Guillaumat**, **Arnaud** et **Vinçotte** seront placés dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} octobre 1933.

Par arrêté du 23 octobre 1933, les ingénieurs ordinaires de 3^e classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, qui ont souscrit l'engagement de servir pendant six ans dans les colonies françaises, sont mis à la disposition du ministère des Colonies pour être affectés à un emploi de leur grade dans les colonies ci-après désignées, savoir :

MM.

Lafitedupont, Afrique occidentale française.

Reffay, Afrique occidentale française.

Lion, la Martinique.

Ruais, Afrique équatoriale française.

Gendreau, Madagascar.

Cousin, Indochine.

Plante, Madagascar.

Henry, Afrique équatoriale française.

Bouvet, Cameroun.

Les ingénieurs susnommés seront placés, pour une période de cinq ans, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} octobre 1933.

Aux termes d'un arrêté du 23 octobre 1933, les ingénieurs ordinaires de 3^e classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, nommés à ce grade par décret du 20 septembre 1933, pour prendre rang du

1^{er} octobre 1933, recevront les destinations suivantes, savoir :

M. **Lehuerou-Kerisel**, à **Orléans**, adjoint à titre provisoire, à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département du Loiret.

M. **Mialet**, à **Nantes**, 1^o arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Loire-Inférieure; 2^o 2^e arrondissement du service de la navigation de la Loire (5^e section). M. Mialet sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département.

M. **Soubeyrand**, à **Montpellier**, adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département de l'Hérault. Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Foin**, à **Lille**, adjoint, à titre provisoire, à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département du Nord.

M. **Jeandet**, mis à la disposition du ministère des Affaires étrangères pour être affecté au service des travaux publics du Maroc.

M. **Mathis**, à **Poitiers** : Arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Vienne. M. Mathis sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département et au service hydrométrique et d'annonce des crues des bassins de l'Indre, de la Vienne et de la Creuse.

M. **Franc**, à **Dax** : 1^o Arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Landes; 2^o arrondissement unique du service des études et travaux de la ligne de chemins de fer de Bazas à Auch (section comprise entre Cabarret et Eauze). M. Franc sera attaché, en outre, au service maritime du département des Landes et au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Adour (3^e section). Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Le Bel**, à **Saint-Nazaire** : 1^o arrondissement du service maritime du département de la Loire-Inférieure (1^{re} section), chef d'exploitation du port de Saint-Nazaire.

M. **Bernheim**, à **Chaumont** : 1^o Arrondissement du Nord du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Haute-Marne; 2^o 1^{er} arrondissement du service du canal de la Marne à la Saône. M. Bernheim sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département.

M. **Bideau**, à **Nice** : Adjoint, à titre provisoire, à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département des Alpes-Maritimes.

M. **Longeaux**, à **Evreux** : Arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées et du service maritime du département de l'Eure. M.

Longeaux sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département et au service hydrométrique et d'annonce des crues de l'Eure (dans le département de l'Eure). Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Gruber**, à **Sarrebourg** : 1^o Arrondissement de Sarrebourg du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Moselle; 2^o 3^o arrondissement du service de contrôle d'études et travaux de lignes de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en chef Thirion. Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Meriaux**, en mission d'étude au réseau des chemins de fer de l'Etat. Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Agard**, à **Alger** : 1^{er} arrondissement de la 2^e circonscription des services des ponts et chaussées du département d'Alger.

M. **Martin**, à **Bordeaux**, adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur du port autonome. Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Feron**, à **Versailles**, adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département de Seine-et-Oise. Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Fournet**, à **Grenoble** puis **Toulouse**, mission d'étude aux services des forces hydrauliques du Sud-Est puis du Sud-Ouest. Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Bufnoir**, à **Charleville**, adjoint à titre provisoire à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département des Ardennes (service de la navigation).

M. **Lazard**, à **Metz**, adjoint à titre provisoire à

l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département de la Moselle.

M. **Bringer**, à **Bar-le-Duc**, adjoint à titre provisoire à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de la Meuse.

M. **Lambert de Frondeville**, à **Nantes**, adjoint à titre provisoire à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du service maritime du département de la Loire-Inférieure (2^e section).

M. **Lepoussé**, à **Dunkerque**, adjoint à titre provisoire à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du service maritime du département du Nord.

M. **Pélot**, à **Troyes**, adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département de l'Aube. Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Oliver**, à **Paris**, adjoint à titre provisoire à l'ingénieur en chef chargé du service de la navigation de la Seine (2^e section). Stage à l'école supérieure d'électricité.

M. **de Lisle**, à **Saint-Nazaire**. 1^{er} et 2^e arrondissement du service maritime du département de la Loire-Inférieure (1^{re} section); 2^e arrondissement unique du service du canal de Nantes à Brest (1^{re} section). Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

M. **Blondeau**, à **Boulogne-sur-Mer**, adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du service maritime du département du Pas-de-Calais. Ingénieur destiné au service colonial. Affectation provisoire.

MM. **Jeandet** et **Agard** seront placés dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} octobre 1933.

Par arrêté du 23 octobre 1933, M. **Boulinier**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées, a été attaché, à dater du 1^{er} novembre 1933, à la résidence de **Limoges**, au service des forces hydrauliques du Centre.

Par arrêté du 29 octobre 1933, M. **Teissier du Cros**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées, à **Metz**, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} novembre 1933, à la résidence de **Marseille**, du 2^e arrondissement du service maritime du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. **Guillot**, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 31 octobre 1933, M. **Henry** (Marc), ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, remis par le ministère des colonies à la dispo-

sition de l'administration des travaux publics, a été mis, sur sa demande, à la disposition de la compagnie nationale du Rhône.

Il sera placé, pour une période de cinq ans, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} octobre 1933.

Par arrêté du 30 octobre 1933, M. **Glasser**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à **Niort**, a été mis, sur sa demande, à la disposition de la préfecture de la Seine pour être affecté à la direction générale des travaux de Paris.

Il sera placé, pour une durée de cinq ans, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} novembre 1933.

Par arrêté du 3 novembre 1933, M. **Bize**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à **Mende**, a été chargé, sur sa demande, à la résidence d'**Avignon**, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Rambaud**, admis à la retraite :

1^o Arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Vaucluse;

2^o Arrondissement unique du service de contrôle d'études et travaux de la ligne de chemin de fer de Pertuis aux Arcs (dans le département de Vaucluse).

Il sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département et au service hydraulique et d'annonce des crues du bassin de la Durance.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1934.

Par arrêté du 10 novembre 1933 :

M. **Dubois**, inspecteur général de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, a été chargé de la 8^e inspection générale des services des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. l'inspecteur général **Le Gavrian**, nommé président de la 1^{re} section.

M. **Richard**, inspecteur général de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été chargé de la 6^e inspection

générale des services des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Dubois**.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} novembre 1933.

Par arrêté du 31 octobre 1933, M. **Dherse**, ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées au **Havre**, a été mis, sur sa demande, à dater du 16 novembre 1933, à la disposition de l'administration des chemins de fer de l'Etat, pour être attaché au service du matériel et de la traction.

Par arrêté du 10 novembre 1933, M. **Lesieux**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à **Niort**, a été chargé, sur sa demande, à la même résidence, à dater du 1^{er} novembre 1933, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Glasser**, mis en service détaché, savoir :

1^o Arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Deux-Sèvres;

2^o Arrondissement unique du service de navigation de la Sèvre niortaise en amont de Marans;

3^o Arrondissement unique du service du port de Marans, du canal maritime de Marans au Brault et de la Sèvre maritime.

M. **Lesieux** sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département des Deux-Sèvres.

Modifications dans la composition des Comités, Conseils, Commissions, etc.

Commission pour l'étude des plantations des routes nationales

Le ministre des travaux publics

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Il est institué au ministère des travaux publics une commission chargée d'étudier les mesures à prendre en ce qui concerne les plantations des routes nationales et leur amélioration.

ART. 2. — Cette Commission est composée comme suit :

MM.

Chaplain, directeur général des eaux et forêts au ministère de l'agriculture.

Launay, directeur de la voirie routière au ministère des travaux publics.

Magnein, inspecteur général des eaux et forêts.

Boutet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Augustin, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Boulloche, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Gex, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Blanchet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Gouilly, conservateur des eaux et forêts.

Salvat, conservateur des eaux et forêts.

Lehuerou-Kerisel, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Poussard, inspecteur principal des eaux et forêts.

ART. 3. — M. **Launay** remplira les fonctions de président.

M. **Poussard** remplira les fonctions de secrétaire général.

M. **Lehuerou-Kerisel** remplira les fonctions de secrétaire de la commission.

Fait à Paris, le 4 octobre 1933.

Joseph PAGANON.

Comité consultatif des mines

Par arrêté du 31 octobre 1933, ont été désignés pour remplir, jusqu'au 1^{er} octobre 1935, les fonctions ci-après :

Vice-président du comité consultatif des mines et président de la section permanente de ce comité.

M. le président de la section des travaux publics du conseil d'Etat.

Vice-président suppléant du comité consultatif des

mines et vice-président de la section permanente de ce comité.

M. **Lantenois**, vice-président du conseil général des mines.

Secrétaires adjoints rapporteurs

MM.

Vel-Durand, maître des requêtes au conseil d'Etat.

Weill, ingénieur en chef des mines.

Chapelle, chef de bureau à la direction des mines.



Expertises, Achats amiables et Expropriations pour les Services publics
Toutes formalités et procédures jusqu'à décision du Jury

Ancien cabinet MAUGÉ & GAY

PAUL GAY* et **RAYMOND CHABROL ***

Expert Immobilier *Ingénieur, Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique*

chargés des acquisitions pour le Ministère des Travaux Publics
et les Chemins de fer de l'Etat

TÉLÉPHONES :
Caumartin 27-94
Maillot 28-06

7, Boulevard de la Madeleine, 7
PARIS

AFFAIRES TRAITÉES
de 1927 à 1933
56.000.000 de francs



COKE MÉTALLURGIQUE
 COKE DE FONDERIE
 ANTHRACOKE
 SPÉCIAL POUR CHAUFFAGE CENTRAL

GOUDRONS POUR **ROUTES**

BENZOLS - TOLUOL - SOLVENT

COKERIES DE LA SEINE

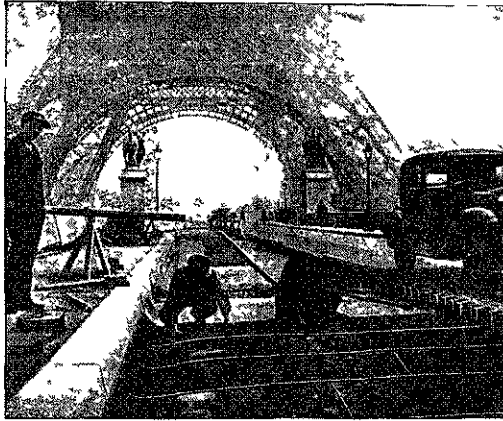
CAPITAL: 50.000.000 FRS

23^{bis} Rue de BALZAC. PARIS. 8^e. CARNOT 34.15 (3lg)

USINE A GENNEVILLIERS (SEINE)

USINES ALSACIENNES D'ÉMULSIONS

STRASBOURG



Chape Mammouth -- Pont d'Iéna -- Paris.

Pour tous les problèmes d'ÉTANCHÉITÉ.....
..... le BITUME dans toutes ses applications

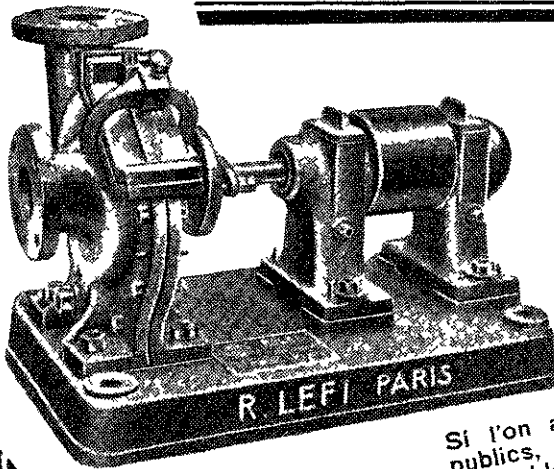


Le MAMMOUTH -- Le POROLITHE
L'ÉVÉOL -- La CALFATINE
-- L'ÉMULSION D'ASPHALTE --

Peintures en toutes nuances sur ciment et métal
Protection anti-acide. — Vernis spéciaux.

DEMANDEZ NOS RÉFÉRENCES

Bureaux : PARIS, 25, rue Tronchet. — TOULOUSE, 19, rue de Metz.
AVIGNON, 20 ter, rue Guillaume-Puy — LILLE, 60, rue de Paris.
RENNES, 6, rue de l'Hermine



DES POMPES QUI ONT BON "ESTOMAC"!

Si l'on a beaucoup d'eau claire à pomper dans les travaux publics, c'est bien souvent aussi des eaux chargées de boue, de sable, du goudron, de l'huile lourde, que doivent digérer les pompes.

C'est pourquoi les Pompes R. LEFI, outre leurs réputées pompes à eau claire, ont mis au point leurs "Visquopompes". Les "Visquopompes" LEFI ne se laissent rebuter par aucun produit pâteux ou visqueux; leur absence totale de clapets, de soupapes, d'étranglements, permet un fonctionnement parfait sans accumulation de matière, sans engorgement des organes: elles peuvent même servir au dragage.

Demandez renseignements et devis.

POMPES R. LEFI

3, Avenue Daumesnil, Paris
Téléph.: Diderot 88-75





**30 sonnettes
en activité**

**Grâce au matériel
de battage très important qu'elle possède,
la Société des Pieux Franki est en mesure
de donner satisfaction immédiate dans
les cas les plus urgents et quel que soit
le nombre de pieux à exécuter.**

Demandez la Brochure illustrée No 1

PIEUX FRANKI
Un spécialiste pour vos fondations

54, rue de Clichy — PARIS

Téléphone : TRINITÉ 01-21 (4 lignes)

GOUDRON PRÉPARÉ pour ROUTES

HUILE LOURDE pour IMPRÉGNATION

pour CHAUFFAGE, pour MOTEURS, etc...

ET TOUS AUTRES PRODUITS DE LA DISTILLATION DE LA HOUILLE

SOCIÉTÉ D'ÉCLAIRAGE

CHAUFFAGE ET FORCE MOTRICE

Société Anonyme au Capital de 125 millions de francs

USINES A GENNEVILLIERS (Seine)

SIÈGE SOCIAL & SERVICE COMMERCIAL : 22, rue de Calais, PARIS IX^e

LES ROUTES MODERNES

Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL : 118, RUE LA BOËTIE, PARIS (VIII^e)

Téléphone : Elysées 49-25

Télégrammes : ROUTMODERN-PARIS

R. C. Seine n° 208.014

TOUS REVÊTEMENTS MODERNES A LIANTS hydrauliques ou hydrocarbonés

I. — CHAUSSÉES

1° PAVAGES.

Pavages MONOLITHES { en pierre { pavés d'échantillon.
petits pavés.
pavés mosaïque.
pavés démaigris.
pavés irréguliers.
en bois
en briques, céramiques, etc.

2° REVÊTEMENTS A LIANT DE CIMENT.

Béton VELODAMÉ "TRIPLEX".

3° REVÊTEMENTS HYDROCARBONATÉS.

A. — REVÊTEMENTS ÉPAIS :

Asphalte coulé { "PORPHYRASPHALTE".
"ASPHOLITHE".
Asphalte mixte.
Bétons bitumeux cylindrés.
Bitu macadam.
ou Tar

Enrobage à pied-d'œuvre, au { goudron, bitume ou mélange de tous matériaux } sable.
gravillon.
macadam.

RECHAPAGE de revêtements en { asphalte comprimé.
asphalte coulé.
bétons bitumeux ou asphaltiques.
grouting, tarmacadam, etc...

B. — REVÊTEMENTS SUPERFICIELS :

Goudronnages Bitumages { à chaud ou par émulsion.

II. — TRAVAUX DIVERS

COURS DE GARES, AÉROPORTS, USINES, etc.

PISTES CYCLABLES, TROTTOIRS

DALLAGES de halls, magasins, etc.

TERRASSES -:- VOIRIE DE LOTISSEMENTS

MASTICS de composition adéquate à leur destination et aux températures extrêmes aux lieux d'emploi (Usine pour la fabrication de)

POUR TOUS VOS TRAVAUX

et spécialement

POUR CEUX EXIGEANT DES **GARANTIES,**

employez :

LES CIMENTS }
ET } **d'HAGONDANGE**
LES ACIERS }

Ils répondent aux conditions imposées par les cahiers des charges de toutes les grandes Administrations, les Compagnies de Chemins de fer, le Génie militaire, la Ville de Paris, etc.

UNION DE CONSOMMATEURS DE PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET INDUSTRIELS

Société Anonyme au capital de 105 millions de francs

R. C. Seine 75.184

Siège Social
et Service Commercial des Aciers
à PARIS,
31, Avenue Montaigne, VIII^e
Téléph. : Elysées 59-59 et la suite
Télégraphe : Consoméfaloc - Paris

Usines
et Service Commercial des Ciments
à HAGONDANGE (Moselle)
Téléph. : Metz N° 225
Hagondange N°s 1, 15, 20
Télégraphe : Forghag-Hagondange

DEPOTS A PARIS

DEMANDEZ NOS NOTICES



BITUMES
"STANDARD"

TOUS TYPES DE BITUMES DE PÉTROLE
POUR TRAVAUX DE VOIRIE

Traitement de surface - Bétons bitumineux
 Sheet Asphalt
 Macadam par pénétration

LIANTS POUR PAVAGES EN BOIS
EN BRIQUE ET EN PIERRE

PRODUITS POUR FLUXAGE

BITUMES POUR ÉMULSIONS

BEDFORD PETROLEUM Co

82, Avenue des Champs-Élysées - Paris-8^e

Ad. tél. : Pétrophalt-45. Paris Téléph. } Elysées 31.89-61.85
 Rég. Com. Seine N° 88.833 } Inter : Elysées 75

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS

LASSAILLY
 ET
BICHEBOIS

45 et 47, rue Camille-Desmoulins
 ISSY-LES-MOULINEAUX
 (Seine)

R. C. : Seine, 212.738 B.
 Télégr. : Lassailly-Issy-les-Moulineaux
 Téléph. : Michelet 29-40

GOUDRONNAGE

BITUMAGE A CHAUD

EMULSION L. B.

GOUDRON PRÉPARÉ
GOUDRON BITUME

LE PIXROAD
GOUDRON SICCATIF L.B.

SPRAMEX MEXPHALTE



LES DEUX MEILLEURS
BITUMES
POUR LA CONSTRUCTION
DES ROUTES MODERNES



PRODUITS EN FRANCE

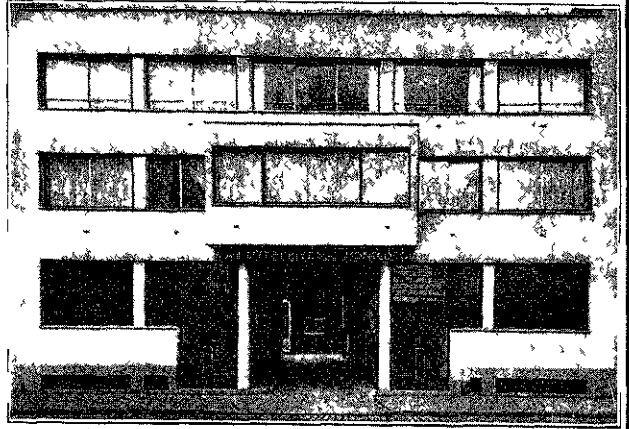


SOCIÉTÉ ANONYME DES
PÉTROLES JUPITER
42 RUE WASHINGTON. PARIS

TEL : ELYSEES 90-10 à 90-19
& ELYSEES 99-10 à 99-19.

INTER-ELYSEES
170 A 177.

SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPRISES
C. MONTCOCOL
Capital de 6.000.000 de francs



Siège social : **82, quai de la Rapée, Paris-XII^e**
Téléphone : DIDEROT 57-54 (3 lignes)

**TRAVAUX
PUBLICS
ET PRIVÉS**



Ville de Paris. — Services Techniques du Chemin de Fer Métropolitain. — Service des Eaux. — Service des Egouts. — Service du Nettoyement. — Ville de Marseille. — Ville de Saint-Germain-en-Laye. — Faculté de Médecine de Paris. — Ministère de la Guerre. — Ministère des Travaux Publics — Service des Ports Maritimes. — Service de la Navigation intérieure. — Service de la Marine Marchande. — C¹^e du Chemin de Fer Métropolitain de Paris. — C¹^e du Chemin de Fer Nord-Sud de Paris. — C¹^e du Chemin de Fer de Ceinture. — Chemins de Fer de l'Etat. — Société des Transports en commun de la Région Parisienne. — Secteur du Sud-Lumière. — Régions libérées.

LE SOLIDITIT FRANÇAIS

Société Anonyme au Capital de 4 000 000 de Francs

55, rue de Lyon, 55 — PARIS (12^e)

R. C. Seine 209.667 B

Téléphone
DIDEROT 87-77 et 87-78

seule entreprise de France exclusivement spécialisée
dans la construction de revêtements bétonnés de chaussées

EXÉCUTION par MACHINES SPÉCIALES à DAMER et à SURFACER

(Brevets J. Fedi - S. G. D. G. — Exclusivité du Soliditit Français)

REFERENCES :

Plus de 1.200.000 mètres carrés exécutés par notre Société depuis 1921
et toujours en parfait état pour

Les Ponts et Chaussées - Les Services Vicinaux

La Ville de Paris - Les Villes de Province

Le Génie Militaire - Les Bases Aériennes

Les Compagnies de Chemins de Fer - Les Industriels

SINOLACK
Pour la
Signalisation sur routes
Blanche - Rouge - Jaune - Noir

SINOLACK
POUR SIGNALISATION

TRACE
LE
CHÉMIN
DE LA
SECURÉ

SINOLACK
Ultra fixe pour chaussées
Ultra fixe pour balises
ROUGE - VERT
BLEU - NOIR

DUROFER
Peinture anti-ruggine
Protection maximale
Résistance durable à l'air marin
Pour les 15 mètres carrés

**Etablissements
KIFFER & HAMAIDE**
à AUBERVILLIERS (Seine)
FOURNISSEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

SOCIÉTÉ PARISIENNE

POUR L'INDUSTRIE DES CHEMINS DE FER ET DES TRAMWAYS
ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 100.000.000

SIÈGE SOCIAL ET BUREAUX : 75-77, Boulevard Haussmann — PARIS (8^e)

TÉLÉPHONE : Anjou 49-51

ADR. TÉLÉGRAPHIQUE : Parelecop-123-Paris

ENTREPRISES GÉNÉRALES INDUSTRIELLES

RÉSEAUX DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

LIGNES DE TRANSPORT A TRÈS HAUTE TENSION -- CANALISATIONS SOUTERRAINES

RÉSEAUX BASSE TENSION (ALIMENTATION ET DISTRIBUTION)

LIGNES TÉLÉPHONIQUES ET SIGNALISATIONS

STATIONS CENTRALES -- POSTES DE TRANSFORMATION

ÉLECTRIFICATION DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS

LIGNES D'ALIMENTATION ET LIGNES CATENAIRES

SOUS-STATIONS DE TRACTION

FOURNITURES ET POSE DE VOIES FERRÉES

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

FOURNITURE ET POSE DE CANALISATIONS MÉTALLIQUES

DESTINÉES AU TRANSPORT DE TOUS FLUIDES

SONDAGES

R. C. Seine n° 106.274



de Hulster Faibie & Cie

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.650.000 FRANCS

Siège Social : 39, Avenue Victor-Emmanuel-III -- PARIS (8^e)

TÉL. : Elysées 19-75 et 19-76

TÉLÉGRAMMES : Sondulster-Paris

R. C. SEINE N° 172.699

Entreprise de travaux miniers

Tunnels — Puits — Galeries.

Sondages de toutes natures

pour études de terrains, recherches de pétrole, d'eau, etc.

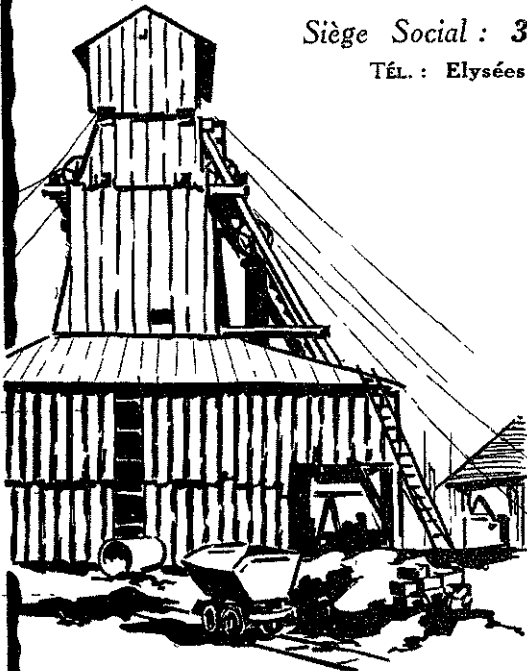
Assèchement des terrains aquifères

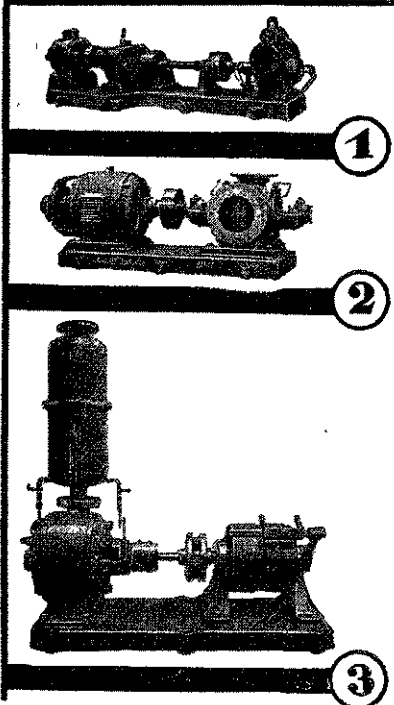
par procédés spéciaux brevetés et par injections de ciment.

ATELIERS A : Crespin (Nord), Varangeville (M.-&-M.)

AGENCES A : Douai (Nord), S^t-Nicolas-du-Port (M.-&-M.)
Alès (Gard), S^t-Etienne (Loire), Alger, Tunis,
Manresa (Espagne).

PLUS DE 20 CHANTIERS EN ACTIVITÉ
TANT EN FRANCE QU'A L'ÉTRANGER





1 Pompes rotatives
"Intégrale". Mazout
Huiles
Bitumes
Goudrons
Savons
Mélasse

2 Pompes centrifuges à
axe horizontal ou à
axe vertical. Alimentation de villes
Châteaux d'Eau d'Usines
Epuisements
Travaux Publics
Irrigations

3 Pompes à vide
"Intégrale" Concentration et distillation
sous vide
Evaporation sous vide

Suppression d'Eau de ville
Circulation d'Eau chaude pour chauffage
central

POMPES ET COMPRESSEURS

BAUDOT HARDOLL

95.97, B^o de Port Royal, Paris XIV^e
Téléphone Gobelins 88-31 à 88-35.



LA SOUDURE AUTOGÈNE FRANÇAISE

75, Quai d'ORSAY, 8, rue COGNACQ-JAY — PARIS (VII^e)

Téléph. : Invalides 44-30 (8 lignes) Inter-Inv. 123

Magasins -- Ateliers : 29, rue CLAUDE-VELLEFAUX -- PARIS (X^e)

Téléph. : Botzaris 44-44 et 44-45

TOUT ce qui concerne

LA SOUDURE AUTOGÈNE ET L'OXYDÉCOUPAGE

Chalumeaux-soudeurs PICARD; découpeurs PYROCOPT;
Générateurs d'acétylène; Manodétendeurs

MACHINES AUTOMATIQUES D'OXYCOUPAGE

MÉTAUX D'APPORT CONTRÔLÉS

pour soudo-brasure : MÉTAL-BROX

pour rechargements durs : SAF-LABOUR

LA SOUDURE ÉLECTRIQUE A L'ARC

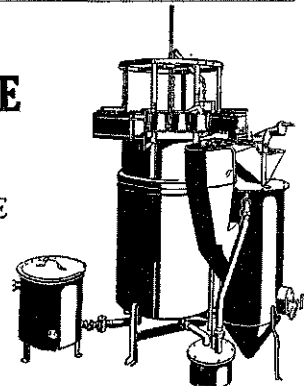
Postes statiques -- Génératrices

Groupes transformateurs rotatifs

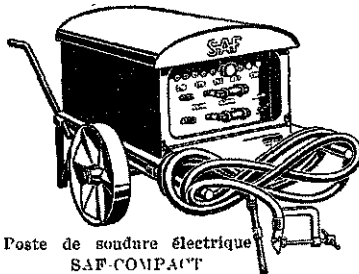
MATÉRIEL ALSTHOM-SAF

Machines automatiques pour travaux de grande série

ÉLECTRODES ENROBÉES POUR TOUS TRAVAUX, TOUS MÉTAUX



Générateur d'acétylène JAVAL

Poste de soudure électrique
SAF-COMPACT

LA SOUDURE A L'HYDROGÈNE ATOMIQUE

Si un PROBLÈME de construction métallique vous EMBARRASSE, INTERROGEZ - NOUS

MATERIEL ET INSTALLATION POUR
RELEVEMENT
ET POMPAGE
 d'eaux vannes, usées et de tous liquides

APPAREILS "HETA" AÉRO-EJECTEURS

ETUDES ET REALISATION D'INSTALLATIONS COMPLETES POUR ASSAINISSEMENT
 ETABLISSEMENTS S. A. au CAPITAL de 5000 000 de FRs

LUCHAIRE
 155, RUE DE LA CHAPELLE ST OUEN - SEINE TÉL: NORD 69-28 et 71-28

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

Société Anonyme au Capital de 20 000 000 de francs — R. C. Seine 129 259

MATÉRIEL ROULANT
 DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS



MATÉRIEL DE VOIRIE
 ROUTIERE ET URBAINE

ATELIERS } de Mantes
 des Docks et de la Passerelle
 de la Rhonelle

Seine-et-Oise
 à Bordeaux
 à Matly (Nord)

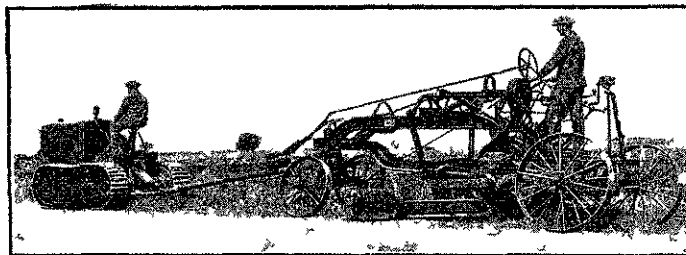
ATELIERS DE LA RHONELLE

MACHINES POUR CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ROUTES

Tombereaux à déchargement automatique monté sur chenilles rigides.

NIVELEUSES

223, rue St-Honoré
 PARIS (1^{er})
 Téléphone
 Opéra 83-55
 Inter 10-11
 Télégrammes
 Rhonelle TT Paris



DECAPEUSES
 ou Pelles à Roues

Marly-les-Valenciennes
 (Nord)

Téléphone
 1417-1418 Valenciennes
 Télégrammes
 Rhonelle-Valenciennes

LE SCRAPER PIC

Convient à l'extraction directe des matières tendres ou de dureté moyenne, à sec ou sous l'eau, et au ramassage des produits durs en blocs.

C'est l'appareil le plus simple et le plus économique à tous les points de vue pour l'exploitation des sablières et l'extraction du sable en rivière, le curage



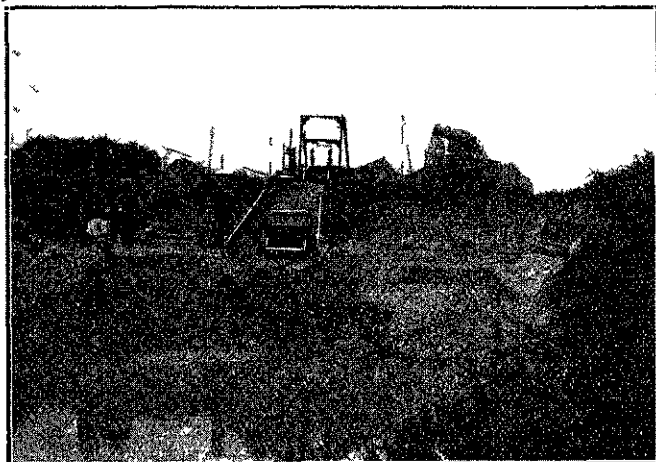
Curage d'un canal en tunnel par SCRAPER PIC ABO alimentant une benne

des cours d'eau, canaux, étangs, bassins à boues, albaques, le ramassage des produits abattus dans les mines et carrières.

PIC (S. A.)

Boulevard de Strasbourg, Nogent-sur-Marne (Seine)
TÉL : Tremblay 04-43 (Réseau de Paris).

Manutention et traitement mécanique de tous produits.



Exploitation d'une sablière par SCRAPER PIC ABO alimentant une benne de 22 chevaux



ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE

PLACHACIM-PARIS

Registre du Com Seine 46319

TÉLÉPHONE

Botzaris : 86-00 (7 lignes groupées)

Inter-Botzaris 21 (6 lignes groupées)

Établissements

Poliet & Chausson

Capital 100 millions

125, Quai de Valmy -:- PARIS (10^e)

Ciments

Chaux

Plâtres

Production Annuelle : 2.000.000 de TONNES

39 USINES -- 35 DÉPÔTS



Ciment portland artificiel
Demarle
Lonquét
 le meilleur et le plus régulier

Société des Ciments Français, 80 Rue Taitbout Paris (9^{me})

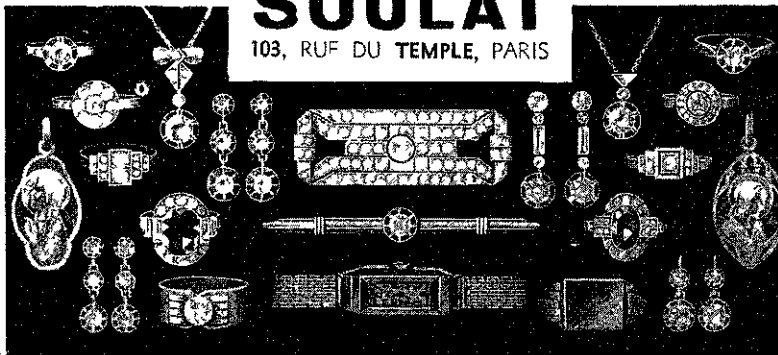
FABRIQUE FRANÇAISE DE BIJOUTERIE - JOAILLERIE - HORLOGERIE

ARCHIVES 07-29

La Fabrique SOULAT, consent aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, une

REMISE DE 25 %
 (sauf sur quelques objets de marque)

La Maison Soulat, fournisseur des plus Grandes Maisons donne toute garantie quant au bon goût et à la fabrication soignée



SOULAT
 103, RUE DU TEMPLE, PARIS

Choix très important de Bagues de fiançailles et de tous genres Bagues Barrettes Bracelets Pendentifs Pendants d'oreilles Montres Chaînes de montres Colliers Médailles Orfèvrerie Cadavres de mariages Transformations de tous bijoux — Dessins et envois de choix sur demande

FONDATIIONS ÉCONOMIQUES

PIEUX " VIBRO "

en ciment armé moulé directement dans le sol

S'adresser : ÉTUDES ET TRAVAUX S. A.

22, rue de Tournai, 22, à LILLE

SOCIÉTÉ DE PAVAGE ET DES ASPHALTES DE PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME FONDÉE EN 1886

SIÈGE SOCIAL : 8, rue de Javel, PARIS-XV^e
Tél. Vaugirard 56-20 R. C. Seine 35.281

AGENCES

BORDEAUX, 8, rue Sarrette — Tél. 824-17

ROUEN, 14, rue Henri-Rivière — Tél. 31-46

ADJUDICATAIRE DES TRAVAUX
DE LA VILLE DE PARIS
DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER
DU GÉNIE MILITAIRE
DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET DES SERVICES VICINAUX
CONSTRUCTION DE ROUTES
PAR TOUS PROCÉDÉS MODERNES

Bétons asphaltiques. — Bétons de Ciment.
Revêtements antidérapants. — Tarmacadam.
Goudronnage. — Cylindrage. — Emulsion.
Pavages.

ÉTANCHÉITÉ SOUS TOUTES SES FORMES

BITUME NATUREL DE TRINIDAD

Assure

les meilleurs revêtements
ROUTES NON GLISSANTES
pour tous pays

PRODUIT UNIQUE
POUR
AMÉLIORATION des GOUDRONS

Société "LA TRINIDAD"

12, rue de la Tour-des-Dames, PARIS-9^e

Téléphone : *Trinité 01-17*

MATÉRIEL PNEUMATIQUE



MARTEAUX PERFORATEURS
MARTEAUX PIQUEURS
MARTEAUX BÊCHES
.. BRISE-BÉTON ..

MEUDON

LES PLUS SIMPLES
LES PLUS MANIABLES
LES PLUS DURABLES

FORGES ET ATELIERS
DE MEUDON

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 10 000 000 FRANCS

175 à 189, Av. de Verdun,
à MEUDON (S.-et-O.)

adr. Télégr. : FORGEADON-MEUDON. Tél. : VAUGIRARD 00-40 (2 lignes)
Registre du Commerce Seine 79.114

CHAUSSÉES MODERNES

Pavages Emulsions
Cylindrages **LA ROUTE** Goudronnages

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de frs
Siège social :

96, rue de Maubeuge — PARIS (X^e)
Téléph. : TRUDAINE 44-70 — R. C. SEINE 207279

Même Maison à

MARSEILLE - VALENCE - CAEN - THIONVILLE

Spécialité de ROUTES en BÉTON
BÉTON VIBRÉ —

WIBROMAC
à haute résistance

Béton vibré "MOSALITE"
Antidérapant et rugueux

TARMA CADAM

PAVAGES INDUSTRIELS - TRAVAUX DE VOIRIE
POSES DE CABLES ET CANALISATIONS
MATÉRIEL SPÉCIAL POUR TRAVAUX DE ROUTES

Emulsion "VIASTIC"

Usines à NANTERRE, MARSEILLE, LE POUZIN (Ardèche)
et carrières à AUBAIS (Gard) & GRAVESON (B.-du-R.)

VENOT & C^{ie}

à ONNAING (Nord)

BUREAUX A PARIS: 55, rue d'Amsterdam, 8°
Téléph. : Trinité 03-36 et 03-37.

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Ateliers de Constructions Métalliques et Mécaniques
FONDERIES DE FONTE ET D'ACIER

Matériel de Mines

Manutention Mécanique -- Portiques

Grues -- Ponts Roulants

Escaliers Mécaniques

Transporteurs Aériens et Bennes Automotrices

Ponts et gros travaux métalliques

PÉNICHES MÉTALLIQUES — CHALANDS

COMPAGNIE

PARISIENNE des ASPHALTES

FONDÉE EN 1877

39, Rue de Liège, PARIS

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

USINES : **Dunkerque, Pantin,**
(Nord) (Seine)**Grand-Quevilly, Montargis, Le Coteau**
(Seine-Inférieure) (Loiret) (Loire)PRODUITS pour ROUTES
GOUDRON
GOUDRON BITUME
ÉMULSIONS3, RUE LA BOÉTIE, 3 -- PARIS (VIII^e)Télégramme :
Lévalit-47
ParisTéléphone :
Anjou 10-40 à 10-44
Inter-Anjou 247**PRODUITS SPÉCIAUX**Antidérapants BITAR
pour routes glissantesBITARCOL
pour améliorer le goudron
et activer le séchageGOUDRON froid
TARMACADAM
de LAITIERÉMULSIONS
de bitume à 50 et 65 0/0
VIAGEL & VIASOL
de goudrons bitume**SIGNALISATIONS**PEINTURES VIALAC
pour bandes axiales et trans-
versales, pour bornes, pour
panneaux avertisseurs, pour
fer et anti-rouille.

TRACEUSE VIALAC

CONSULTEZ-NOUS POUR REVÊTIR VOS ROUTES GLISSANTES

**TRAVAUX
BITUMAGE
par matériel
à grand rendement**Gravillonnage mécanique
(produit bitumineux spéc' al)TAPIS ANTIDÉRAPANT
sur ASPHALTE COMPRIMÉ
BÉTONS BITUMINEUX
BÉTONS DE CIMENT
ROUTES BÉTONNÉES
ou GOUDRONNÉESFABRICATION sur place
et répandage d'émulsionTARMACADAM à froid
fabrication et mise en œuvre
avec les matériaux du pays**MATÉRIEL**MACHINE ÉMULSOR
fabrication et épandage d'émulsion
GRAVILLONNEUSE A MAIN

TRACEUSE VIALAC

SOCIÉTÉ ANONYME
DE
TRAVAUX ROUTIERS
ET

d'Applications des Goudrons et Asphaltes

.TRAGA.

Capital : 1,000.000 de Francs. — R. C. Béthune N° B. 617

Siège Social à LIBERCOURT, par Garvin (P.-de-C.)

Etablissement à THOUROTTE (Oise)

Tél. : Libercourt N° 6 — Thourotte N° 7

GOUDRONS PRÉPARÉSEmulsions - Bitumes - Asphaltes
Fourniture - Epandage - Manutention - StockagePréparation et Applications de
GOUDRONS et BITUMES au FILLER
par Procédés et Appareils brevetés

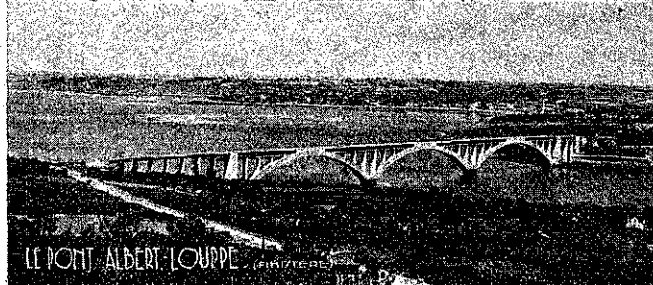
SA MAJE ENTREPRISE

Capital : 6.000.000 de francs

DARIC 20 RUE VERNIER

LYON - 63 AVENUE ELIX-FAUDE

LIMOUSIN



LE PONT ALBERT LOUPPE

TEL. GALV. 38-06. 71-88 - R.C. SEINE : 122-319

la
stabilité
parfaite
de vos
fondations

est assurée par les pieux
à base élargie.

Quelle que soit la nature
du terrain, quelle que
soit l'importance de la
construction, les pieux
explosés et les pieux
refoulés vous donnent
avec précision, rapidité
et économie le plus haut
coefficient de sécurité.

Réclamez la brochure documentaire n°53

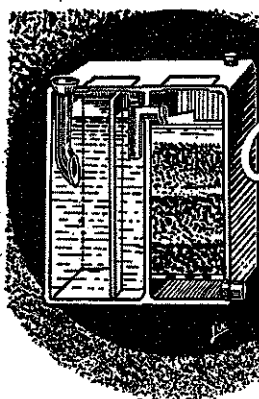
PIEUX EXPLOSÉS ET PIEUX REFOULÉS en béton armé, à base élargie

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE FONDATIONS

"LES PIEUX EXPLOSÉS"

5, Rue de Maubeuge, Paris (9^e)

Téléphone : Trudaine 86-62.



assainir...

VOUS ÉVITEREZ
LES MALODORANTES
VIDANGES
EN UTILISANT

SEPTICOS
la fosse septique moderne

QUI ASSURE UNE
— ÉPURATION —
COMPLÈTE
DES MATIÈRES DE W. C.
LE LIQUIDE ÉPURÉ
SORTANT DU FILTRE
**EST CLAIR
INCOLORE
INODORE**

RENSEIGNEMENTS, DEVIS ET PROJETS
GRATUITS SUR DEMANDE

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ÉPURATION BIOLOGIQUE**

44, rue de Lisbonne - PARIS - Laborde 04-00

SIGNALISATION SUR ROUTES
LES PLOTS LUMINEUX
"REFLEX"

VISIBLES de JOUR et de NUIT
à tranche cylindrique verticale
SYSTEME PAULET breveté S.G.D.G.
ont fait la preuve qu'ils **balisent parfaitement**
de jour et de nuit les

PASSAGES DANGEREUX
si nombreux sur les routes

ILS SONT

SIMPLES
INOXYDABLES
FACILES A POSER
INUSABLES
EXEMPTS D'ENTRETIEN
ECONOMIQUES

et donnent la plus entière satisfaction
à tous les Ingénieurs qui les emploient

A ce sujet, voir article de M. COUDERT, ingénieur T.P.E.,
paru dans la *Revue des Travaux Publics* de Mars-Avril
1932.

Echantillons, Notice, Photographies et références sur demande
à M. A. PAULET, Ingénieur-Constructeur,
à LE CHAMBON-FEUGEROLLES (Loire) Tél. 100

ZIVY & C^{IE}

29-31, R. de Naples
PARIS-8^e
Magasin :
72, R. du Rocher
T. : Laborde 16-70

TACHYMÈTRES
& TACHYGRAPHES

portatifs et stationnaires

COMPTEURS

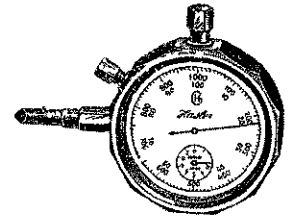
-TOTALISATEURS-

CHRONOGRAPHES

- CONTROLEURS -

DE RONDES

INDICATEURS DE VITESSE à distance



Compte-tours Universel
HASLER

LEROUX & GATINOIS

175, Rue du Faubourg-Poissonnière - PARIS (9^e)
Trudaine 85-57 — 86-58

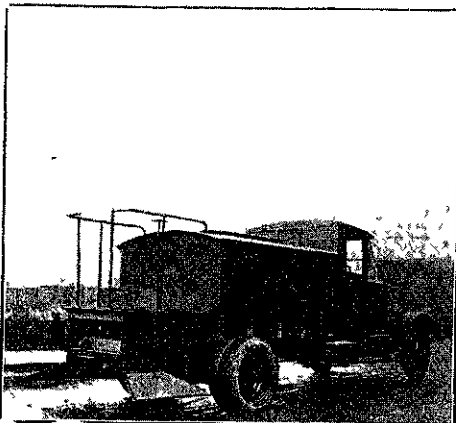
MATÉRIEL pour Goudron
Bitume Emulsions

Mélanges Goudron-Bitume

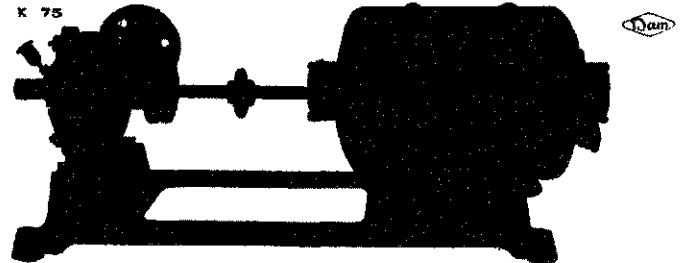
Goudron-Filler — Tarmacadam-Asphalte

Epanchage de tous produits avec

le PROJECTEUR CENTRIFUGE **EJALG**



PRIX ET DEVIS SUR DEMANDE



Pas de pompage
impossible

Bitume chaud, émulsion de bitume à haute
teneur, eau de savon, goudron d'usine à gaz,
goudron déshydraté, silicate de soude,

tous les produits utilisés dans la
construction et l'entretien des routes
seront pompés comme de l'eau
claire avec la

POMPE
MOUVEX
qui pompe tout

Demandez des renseignements à A. PETIT, ing. E.C.P.
5, Rue du Sahel — PARIS (12^e)

VERSILLE FRÈRES

26, Avenue Emile-Zola — PARIS

Téléphone : VAUGIRARD 38-44
R. C. : Seine 11 185

TRAVAUX PUBLICS VIADUCS - SOUTERRAINS

EXPOSITION DE FRANCE A ATHENES 1928
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DE BARCELONE 1929
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DU CAIRE 1929
HORS CONCOURS - MEMBRE DU JURY
EXPOSITION INTERNATIONALE DE LIEGE 1930
DIPLOME D'HONNEUR

MAÇONNERIE - BÉTON ARMÉ IMMEUBLES

CONCOURS DE FACADES DE LA VILLE DE PARIS 1931
MEDAILLE DE BRONZE

INSTALLATION DE RÉSEAUX ÉLECTRIQUES EN CABLES ARMÉS

POSTES SOUTERRAINS
H.T. - B.T.

BRANCHEMENTS EN CABLES ARMÉS

(AGRÉÉS PAR LA VILLE DE PARIS)

Grande Bijouterie GODCHOT

MAISON CENTENAIRE FONDÉE EN 1829

31 et 31 bis, B^d St Martin
PARIS

LE PLUS IMPORTANT CHOIX
DE BIJOUX et DIAMANTS
MONTRES DE TOUTES MARQUES
ORFÈVREURIE, COUVERTS ET COUTEAUX
PENDULES ET LUSTRES

PRIX INÉGALABLES

Plus de 400 Garnitures
de cheminées
en magasin

10% d'Escompte
à M.M. les Sociétaires sur présentation
de la Carte à la Caisse

ÉPURATION GÉNÉRALE DES EAUX RÉSIDUAIRES

ASSAINISSEMENT

BOUES ACTIVÉES

seul procédé Français Bté S.G.D.G.

Destruction des ordures ménagères
procédé Boggiano Picco

Bureau Technique d'Hygiène

HYGEA SIMPLEX

20, Rue d'Athènes -- PARIS

Tél. Trinité 37-44

Adresse Télégr. : Telugi-Paris 118

SOCIÉTÉ CHIMIQUE de la ROUTE

9, rue de la Baume -- PARIS (VIII^e)

MICMELL Emulsion bitumineuse à 50 et
60 % de bitume.
Emulsion type HIVER.

MICTAR Bitume spécial utilisable à
chaud et à froid.
Remplace le goudron pour les
premières couches.

TARGEL Goudron-bitume fillerisé.
Séchage rapide.
Pas de dérapage.

FOURNITURE-RÉPANDAGE

USINES : Nogent-l'Artaud (Aisne). — Tournes (Arden-
nes). — Argentan (Orne). — Nemours (Seine-et-Marne).
— Nevers (Nièvre). — Confolens (Charente). — Roche-
fort (Charente-Inférieure). — Collonges-au-Mont-d'Or
(Rhône). — Espère (Loz). — Labruguière (Tarn).



'BENOTO'
 BENNES AUTOMATIQUES
 POUR TOUTES MARCHANDISES
 POUR TOUS APPAREILS DE LEVAGE
STOCK-ESSAIS-LOCATION
 BOÎTE POSTALE N°9
 LE HAVRE - GRAVILLE
 App. Tél. : BENOTO-HAVRE
 TÉLÉPHONE 97-10 LE HAVRE
 INTER 5.96 - 5.97
 P.O. HAVRE B. 82

BUREAU SECURITAS

Association déclarée en conformité de la Loi
 du 1^{er} Juillet 1901
 SIÈGE SOCIAL :

9, Avenue Victoria - PARIS

Organe sans but lucratif
 spécialisé dans le Contrôle Technique
 de la Construction

Téléphone : ARCHIVES 86-50 (6 lignes groupées)

EXAMENS DES PROJETS
 VÉRIFICATION DES CALCULS
 ESSAIS & ANALYSES DES MATÉRIAUX
 CONTRÔLE DE LEUR MISE EN ŒUVRE

ENTREPRISES BILLIARD

SOCIÉTÉ ANONYME

AU CAPITAL DE 2 000.000 DE FRANCS

39, rue Washington, Paris-8^e

TRAVAUX PUBLICS

COLSOL PRODUIT SPÉCIAL
 pour la confection de bétons bitumineux avec tous matériaux pour la construction de toutes surfaces.

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS

39, rue du Colisée - PARIS (8^e)
 Tél.: Elysées 39.63 à 65. - R. C. Seine 239.585 B

SABLE BITUMINEUX COLPROCHAPE
 applicable à froid pour la construction de trottoirs, quais, cours d'écoles, etc., et le surfacage de tarmacadam.

SACOROUTE

77, rue Saint-Lazare
 PARIS-IX^e

REVÊTEMENTS MODERNES

en BÉTONS ASPHALTIQUES BITULITHIC
 SACOLITHE
 SACOMAC

en TARMACADAMS appliqués à CHAUD
 ou à FROID
 en BÉTONS DE CIMENT

TOUS TRAVAUX INTÉRESSANT LA ROUTE

BENNES AUTOMATIQUES "GALLIA"

7, Cours du Chapeau-Rouge, 7
 BORDEAUX

Pour manutention de :
 CHARBONS, MINÉRAIS, SABLES, GRAVIERS,
 MOELLONS, POTEAUX DE MINE, etc...

Avec Grues, Treuils, Mâts de charge, Ponts roulants
 de tous genres et de toutes puissances.

Emerillons sur billes "GALLIA"

BÉTON ARMÉ

TRAVAUX PUBLICS
 OUVRAGES D'ART

ÉTABLISSEMENTS

BOUSSIRON

10, Boul des Batignolles, PARIS

MANUEL-GUIDE

GRATIS



Obtention
de
BREVETS

pour tous Pays

Dépôt de Marques de Fabrique

H. BOETTCHER Fils, Ingénieur-Conseil
21 Rue Cambon, 21 - PARIS

Société des Ciments de Neuville-s.-Escaut

Société Anonyme au Capital de 10.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL

14, Rue Vézelay
Paris-VIII

PORTLAND
ARTIFICIEL
SUPERIEUR



USINE A :

Neuville-s.-Escaut
(Nord)

ET CIMENT
à Hautes
Résistances
Initiales
(Super-Ciment)

POUR TOUS TRAVAUX EN BÉTON ARMÉ
ADMIS PAR LA VILLE DE PARIS

BÉTONS ARMÉS HENNEBIQUE

A l'épreuve du feu, systèmes brevetés S. G. D. G.

Adresse télégraphique Hennebique-Paris 25

Du coton et Bureau technique central 1, Rue Danton, PARIS (6^e)

Téléphone Danton 47-17 et 18

TOUS TRAVAUX EN BÉTON ARMÉ (Grands Prix à toutes les Expositions)

Plus de 1.800 Agents et Entrepreneurs-Concessionnaires. — Renseignements, brochures et plans gratuitement sur demande

ETABLISSEMENTS

DAVEY, BICKFORD SMITH & C^{ie}

Explosifs de Mines

6, RUE STANISLAS GIRARDIN, ROUEN (S.-I.)



Bque PETITJEAN, 12, r. Montmartre, Paris

A céder G^d GARAGE MODERNE

bien situé, bien installé dans ville Midi fréquentée par riche clientèle. Concessionnaire gde marque.

Bénéf. net 220.000 fr. Prix : 400.000 vu urg. (maladie). Accept. ASSOCIE avec 200.000.

Banque PETITJEAN, 12, rue Montmartre, Paris.
Sud de la France. Très importante

BRIQUETERIE USINE ULTRA-MODERNE
avec RICHE GISEMENT

recherche concours un million pour extension nécessité par commandes. On peut assurer BELLE SITUATION.

Banque PETITJEAN, 12, rue Montmartre, Paris.

INGENIEUR-CONSTRUCTEUR

recherche concours 300.000 fr. pour augmenter roulement en raison importants travaux en cours. Réf et garanties 1^{er} ordre. Bon rapport.

Banque PETITJEAN, 12, rue Montmartre, Paris.

Maison fondée en 1853. Tél. Gut. 31-40 et 82-63