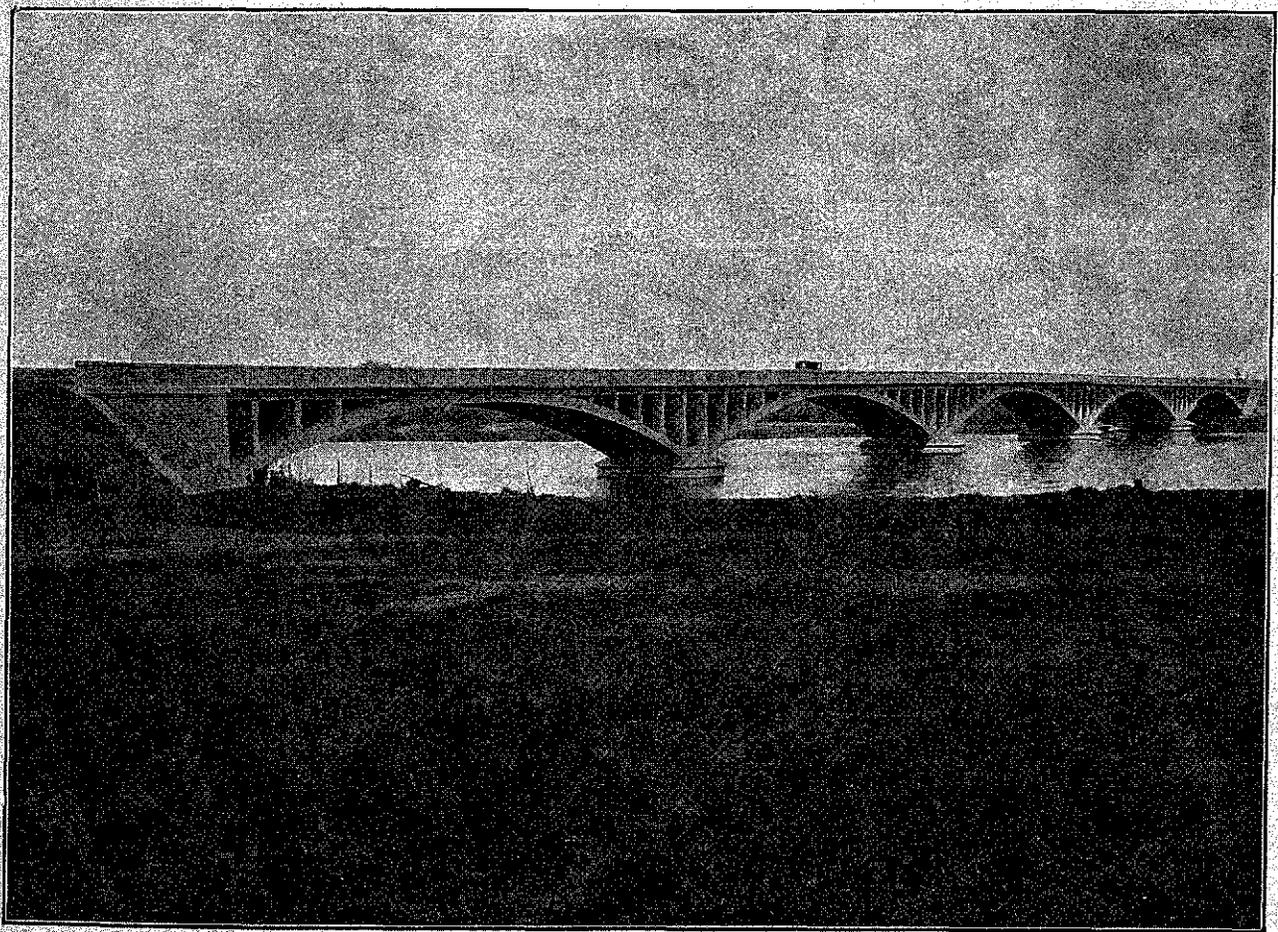


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS DES PONTS, CHAUSSEES & DES MINES

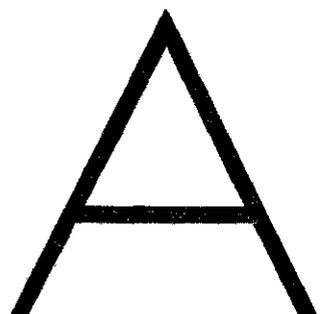
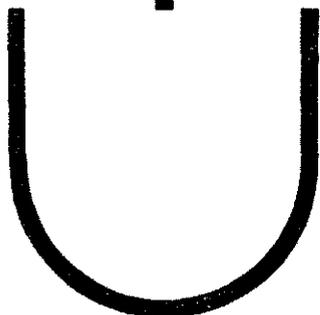
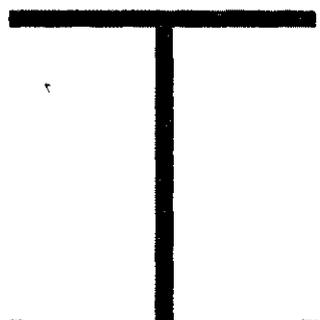
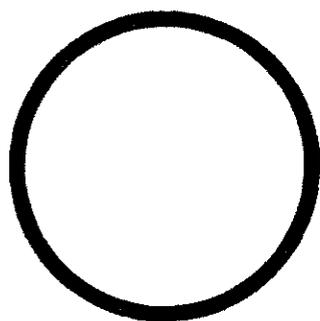
BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

SIÈGE SOCIAL  
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES  
24 Rue des Saussaies PARIS



PONT DE BONNANT SUR LA LOIRE



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.

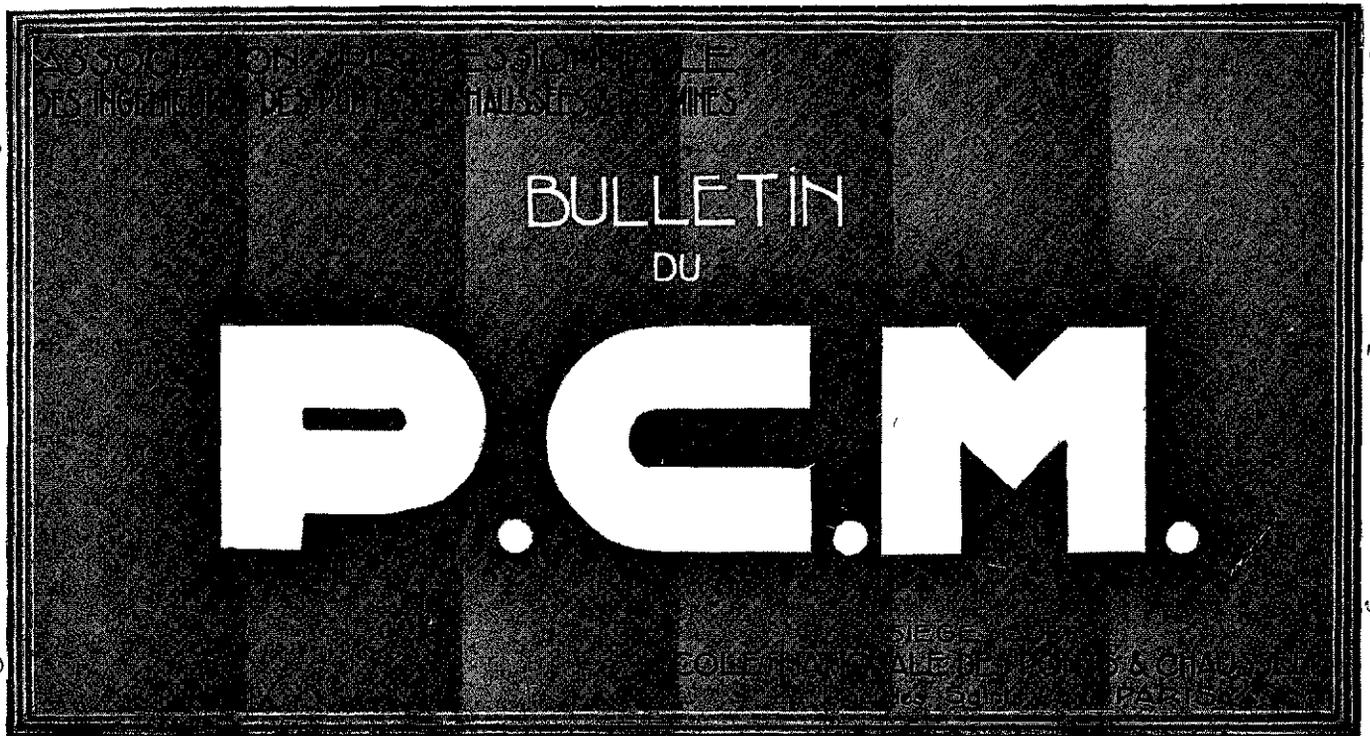
Adressez-vous à L'OTUA si vous désirez avoir des renseignements concernant les travaux de ce genre, effectués en France et à l'étranger.

## OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8<sup>e</sup>)

Téléphone : LABORDE 72-13



Service Publicité : J. ARNAUD, 19, Avenue Félix-Faure, Paris 15<sup>e</sup>. - Tél. : Lecourbe 97-42.

## SOMMAIRE

|  | Pages |  | Pages |
|--|-------|--|-------|
| COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU P.C.M. ....                         | 2     | Indemnités .....   | 17    |
| ACTUALITES. ....   | 3     | Indemnités pour charges de famille en Indochine. ....                                | 17    |
| DECENTRALISATION . . . . .   | 4     | Affaires sur lesquelles les Ingénieurs en chef pourront statuer par délégation.....  | 17    |
| LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA ROUTE, N. Cointe .....                        | 6     | Budget 1936. Travaux publics.....  | 18    |
| ACTIVITE DES GROUPES .....   | 13    | MODIFICATIONS DANS LA COMPOSITION DES COMITES, COMMISSIONS, CONSEILS, ETC, ETC... .. | 22    |
| Groupe de Paris .....  | 13    | MODIFICATIONS DANS LA REPARTITION DES SERVICES.....                                  | 24    |
| Groupe de Bordeaux.....  | 13    | NOMINATIONS. . . . .   | 25    |
| Groupe de l'Ouest. ....  | 14    | MUTATIONS.....   | 26    |
| NOTICE NECROLOGIQUE · M. Deval, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.. .. | 15    | LEGION D'HONNEUR .. . . . .  | 28    |
| NOTES ET DOCUMENTS :   |       | COMMUNICATIONS PERSONNELLES . . . . .  | 32    |
| Administration Centrale. ....  | 16    |  |       |



# COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 19 janvier 1936

## A. — BUREAU.

### Président.

MM.

DAUVERGNE, I. C. M., 8 bis, avenue des Sycomores, Villa Montmorency, Paris (16<sup>e</sup>).

### Vice-Présidents.

PARENT, I. G. P. C., 23, boulevard de La Tour Maubourg, Paris (7<sup>e</sup>).

RODHAIN, I. G. M., 6, rue Léon Gatin, Versailles.

RENAULT, (Roger), I. O. P. C., 11, rue Massenet, Paris (16<sup>e</sup>).

### Trésorier.

ROSSIGNOL DE FARGUES, I. O. P. C., 56, rue de Bourgogne, Paris (7<sup>e</sup>).

### Secrétaire.

MAYER, I. O. M., 25, rue de Grenelle, Paris (7<sup>e</sup>).

### Secrétaire adjoint.

CURET, I. O. P. C., 20, rue Crevoulin, Melun.

## B. — DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX

MM.

COINTE, I. O. P. C., 122, boul. Maiesherbes, Paris (17<sup>e</sup>).

CURET, I. O. P. C., 20, rue Crevoulin, à Melun.

DAUVERGNE, I. C. M., 8 bis, avenue des Sycomores, Villa Montmorency, Paris (16<sup>e</sup>).

GENTHIAL, I. O. P. C., 76, avenue Paul Doumer, Paris (16<sup>e</sup>).

GEX, I. C. P. C., Clos Savoiroux, Chambéry.

LUDINART, I. O. P. C., 13, place Carnot, Charleville.

PARENT, I. G. P. C., 23, boulevard de la Tour Maubourg, Paris (7<sup>e</sup>).

PIZON, I. O. P. C., 1, rue du Général Largeau, Paris (16<sup>e</sup>).

PROT, I. O. P. C., 21, boulevard Lefebvre, Paris (15<sup>e</sup>).

RENAULT, I. O. P. C., 11, rue Massenet, Paris (16<sup>e</sup>).

RIDET, I. O. P. C., 5, rue Danton, Paris (6<sup>e</sup>).

RODHAIN, I. G. M., 6, rue Léon Gatin, à Versailles.

## C. — DÉLÉGUÉS DE GROUPES.

*Groupe des Mines* : MAYER, I. O. M., 25, rue de Grenelle, Paris (7<sup>e</sup>).

RICARD, I. O. M., à Douai (Nord).

*Groupe de Paris* : BEAU (Ch.), I. C. P. C., 31, rue de Louvois, Chaville.

CHAVAGNAC, I. C. P. C., 22, rue Marthe-Edouard, Meudon.

KOCH, I. C. P. C., 41, rue Eugène-Manuel, Paris (16<sup>e</sup>).

LAPEBIE (J.), I. O. P. C., 72, avenue de Versailles, Paris (16<sup>e</sup>).

MORANE, I. O. P. C., 21, avenue du Parc de Sceaux, Sceaux.

ROSSIGNOL DE FARGUES, I. O. P. C., 56, rue de Bourgogne, Paris (7<sup>e</sup>).

*Groupe d'Amiens* : MUFFANG, I. O. P. C., 27, boulevard Carpeaux, Valenciennes.

*Groupe de Nancy* : BOUTET, I. C. P. C., 6, rue de la Préfecture, Epinal.

*Groupe de Lyon* : BUISSON, I. C. P. C., à Moulins (Allier).

*Groupe de Marseille* : 'N...

*Groupe de Toulouse* : CRESCENT, I. C. P. C., 9, Boulingrin, à Toulouse (Haute-Garonne).

*Groupe de Bordeaux* : LUZINIER, I. C. P. C., 54, rue Waldeck-Rousseau, Angoulême.

*Groupe d'Orléans* : BISCH, I. O. P. C., 2, rue Prunevaux, à Nevers (Nièvre).

*Groupe du Mans* : CLAUDON (René), I. C. P. C., 7, rue Albert-Maignan, Le Mans.

*Groupe de l'Afrique du Nord* : GODIN, I. O. P. C., 10, rue de la Motte-Picquet, Paris (15<sup>e</sup>).

*Groupe colonial* : N...

*Groupe des élèves ingénieurs* : COUTURE, E. I. M., 22, rue Boulitte, Paris (14<sup>e</sup>).

(1) Le compte rendu de l'Assemblée Générale du 19 janvier 1936 et du banquet sera donné dans le prochain numéro.

Adresser les insertions et toutes les observations ou suggestions relatives au Bulletin au camarade PROT, au Ministère des Travaux Publics.

## ACTUALITÉS

---

Cette même année, le Tibre, grossi par des pluies continuelles, avait transformé en marais les parties basses de Rome; quand il se retira, plusieurs édifices s'écroulèrent, et un grand nombre d'hommes furent écrasés. En cette occurrence, Asinius Gallus émit l'avis qu'on consultât les livres Sibyllins. Tibère s'y refusa, préoccupé qu'il était de tenir également dans l'ombre les choses de la religion et celle du Gouvernement; mais il fut décidé qu'Atéius Capito et L. Arruntius recherchaient le moyen d'arrêter les débordements du fleuve .....

Le Sénat examina ensuite, sur le rapport d'Arruntius et d'Atéius, si pour diminuer les inondations du Tibre, on ne devrait pas donner un autre écoulement aux rivières et aux lacs qui le font déborder. On entendit les députations des municipes et des colonies. Les Florentins demandèrent en grâce qu'on ne détournât pas la Clanis de son lit ordinaire pour la jeter dans l'Arno, ce qui causerait leur ruine. De la part des Interamnates, on fit valoir des considéra-

tions identiques: « les plus fécondes campagnes de « l'Italie seraient submergées, si comme on le propose, le Nar, divisé en petits ruisseaux, les couvrait d'eaux stagnantes ». Quant aux Réates, ils ne représentèrent pas avec moins de force le danger qu'il y aurait à fermer l'issue par laquelle le lac Véliin se décharge dans le Nar: « ce lac envahirait bientôt les plaines environnantes; la nature avait fort sagement veillé aux intérêts des mortels quand elle avait fixé aux fleuves leur embouchure, leur lit, le commencement et la fin de leur cours. Ne devait-on pas, d'ailleurs, quelque respect aux sentiments religieux d'alliés qui avaient voué aux fleuves de leur pays des fêtes, des bois, des autels? Bien mieux, le Tibre lui-même s'indignerait d'être exposé, une fois privé du tribut des rivières voisines, à couler moins glorieux ». Soit égard pour les représentations des colonies, soit difficulté de l'entreprise, soit superstition, on suivit l'avis de Pison qui avait proposé de ne rien changer.

Tacite. *Annales*. 76-79.

Traduction Loiseau. Chez Garnier Frères.



## DÉCENTRALISATION

---

Depuis des années, mais surtout depuis dix ans, le Comité d'Administration du P. C. M. s'efforce de faire attribuer aux Chefs des services de l'Administration des Ponts et Chaussées des pouvoirs de décision sur toutes les affaires dont la gestion leur est confiée et dont l'importance ne requiert pas l'intervention de l'Administration Centrale. Le décret du 30 novembre 1935 et l'arrêté ministériel du 7 décembre suivant marquent à cet égard une étape capitale.

Il est essentiel d'en mesurer l'importance au point de vue de l'intérêt général et de ne pas en sous-esti-

mer les conséquences en ce qui concerne l'avenir du corps. Le but poursuivi par notre Association était à la fois de décentraliser certaines affaires et de réserver le profit de cette décentralisation au Corps des Ponts et Chaussées, au lieu que la législation en vigueur subordonnait ce Corps aux pouvoirs locaux, sans aucun avantage pour le fonctionnement du Service dont le caractère technique devait généralement échapper à des administrateurs non spécialisés.

Peut-être n'est-il pas inutile de rappeler que cette tendance à l'autonomie dans l'Administration des

Travaux Publics est aussi ancienne que cette Administration elle-même. Dans la France monarchique, les Trésoriers de France se targuaient d'avoir assumé dès le xiii<sup>e</sup> siècle la qualité de « voyers ». Pratiquement, la direction de la voirie leur était disputée par beaucoup d'autres officiers, tels que les lieutenants de police, les maires, échevins, etc... Aussi, lorsque Henri IV eut créé l'état de « Grand Voyer de France », il dut retirer les « droits et fonctions » qu'il confiait à ce dernier aux autorités qui les avaient « occupés et usurpés ».

Dans un mandement du 7 juin 1604, il s'exprime en ces termes (1) :

« ... Défendons très expressément à tous nos autres officiers de plus s'entremettre ès choses qui sont ou seront reconnues être dépendantes de la fonction de ladite charge, ayant conféré au sieur Grand Voyer la surintendance, tant sur toutes les réparations nécessaires aux ponts, portes, murailles, ports, pavages, pavés, turcies et levées, chaussées, voyes, chemins et autres ouvrages publics, que sur tous les voyers établis en notre royaume... »

Et par le même édit, il crée des Chefs de services locaux, constituant ainsi les cadres d'une Administration autonome et idoine, non sans constater incidemment l'inaptitude des fonctionnaires non spécialisés :

« . . D'autant que pour la grande étendue de ladite charge de Grand Voyer et la multitude d'affaires qui en surviennent chaque jour, il est comme impossible qu'un seul homme puisse vaquer et satisfaire comme il est requis, n'étant soulagé dans les provinces par les officiers qui sont sur les lieux (tant à cause des autres fonctions qui les occupent que parce que ledit sieur Grand Voyer n'a aucune autorité ni pouvoir particulier sur eux pour leur faire exécuter les ordonnances de la voirie), avons à icelui donné et attribué par les présentes pouvoir d'établir en chacune généralité de ce royaume une personne qu'il choisira suffisante et capable pour être son lieutenant en ladite charge de Grand Voyer, exécuter toutes ses ordonnances, règlements et autres mandements touchant la voirie, et généralement s'employer, en l'absence dudit Grand Voyer, à tout ce qui pourra appartenir au fait de ladite charge... »

On ne prétend pas retracer ici le détail des vicissitudes qui suivirent. L'Administration nouvelle ne survécut guère à Henri IV : les Trésoriers se ressaisirent de la voirie et celle-ci périclita. Il fallut pour réparer le mal que Colbert leur retirât cette charge pour la confier nominativement, aux Commissaires « départis dans les Provinces », et réellement, à partir de 1669, aux « Commissaires pour les Ponts et Chaussées ». Ceux-ci furent à l'origine du corps

(1) On a un peu abrégé ces textes en les dépouillant des incidentes et répétitions qui, sans ajouter au sens, alourdisent la phrase et en rendent la lecture plus difficile

d'Ingénieurs dont l'autorité devait s'accroître pendant tout le dix-huitième siècle et se voir confirmer, successivement par la Régence, le Roi Louis XV et la Constituante. Mais l'indépendance progressive de ce Corps vis-à-vis des autres Administrations et des pouvoirs locaux devait avoir pour contre-partie une centralisation de son activité que l'autorité napoléonienne acheva de renforcer à l'extrême.

La Restauration devait accomplir, avec l'ordonnance du 10 mai 1829, un premier acte décentralisateur. Cette réforme s'inspirait des principes que le Comité du P. C. M. a été amené à faire siens dans son action pour l'élargissement des attributions des Ingénieurs en Chef. « Réserver à l'autorité centrale ce que l'autorité centrale peut projeter, entreprendre et terminer avec succès. Confier aux autorités locales des détails que, seules, elles peuvent embrasser et qu'il est impossible de ramener au centre de l'administration sans en rendre l'exécution plus lente, moins opportune et souvent plus dispendieuse... Dégager l'administration générale d'une foule de détails dans lesquels elle ne peut intervenir avec succès, transporter dans les chefs-lieux de Départements des pouvoirs qui s'exercent aujourd'hui d'un centre trop éloigné, réserver toutefois à l'autorité centrale le droit et le moyen de contrôler tous les actes de l'autorité locale... » Tels sont les motifs développés à l'appui de l'ordonnance soumise à Charles X par le rapport du Secrétaire d'Etat, Ministre de l'Intérieur, De Martignac.

Mais le Gouvernement royal demeurait attaché à la hiérarchie administrative que lui avait léguée l'Empire. C'est aux Préfets, en vertu de la distinction fondamentale entre fonctionnaires d'autorité et fonctionnaires de gestion, qu'il confia les pouvoirs dont il dessaisissait l'Administration centrale. Les décrets de décentralisation de 1852 et de 1861 ne firent que confirmer cette tendance. Il fallut attendre un siècle pour que les Services des Travaux Publics recouvraient peu à peu la direction des tâches dont l'exécution leur incombait.

Une exception intéressante concerne l'ordonnement des dépenses des Ponts et Chaussées, dont le soin fut retiré aux Préfets dès 1849. Le *Bulletin du P. C. M.* de janvier 1932 a opportunément rappelé le rapport élaboré à ce sujet, le 14 août 1849, par une Commission spéciale ayant à sa tête le Président de la Cour des Comptes. Ce rapport déplorait que les Ingénieurs, par l'inertie des bureaux, fussent exposés « à une dépendance de la Préfecture qui devient intolérable et quelquefois même périlleuse. Il est indispensable, ajoutait-il, de détendre les liens qui rattachent trop étroitement l'action de ces principaux Chefs des Ponts et Chaussées au bon ou au mauvais vouloir, à l'activité ou à la négligence d'employés qui sont étrangers à leurs travaux. »

Cet avertissement n'eut d'effet qu'en ce qui con-

cerne les mandats. Pour qu'une nouvelle atteinte fût portée aux prérogatives des Préfets, il fallut la loi du 31 mars 1923 autorisant ces derniers à déléguer leurs pouvoirs aux services techniques pour la délivrance des permissions de voirie. Encore n'était-ce là qu'une « délégation ».

La diversité, la complexité et la multiplicité croissantes des questions techniques de la vie moderne devaient rendre inévitable une réforme plus générale. Malgré les efforts développés par les personnels des Ponts et Chaussées, cette réforme a beaucoup trop tardé et ne s'est réalisée tout d'abord que par des mesures fragmentaires. Et c'est là le témoignage le plus sûr du caractère artificiel des résistances qui lui étaient opposées; quelle apparence y a-t-il, par exemple, que l'autonomie des ports ou des voies navigables eût été plus pressante que celle des services routiers? La différence qui fut faite entre ces diverses branches des Travaux Publics ne provient-elle pas seulement de ce que les deux premières ne se prêtent pas généralement, comme la troisième, à la division géographique par départements, et qu'il était tout de même trop difficile de conjuguer sur un même service l'autorité de plusieurs Préfets?

Quoi qu'il en soit, c'est aux Ingénieurs en Chef des Services maritimes que les arrêtés ministériels des 23 février et 14 avril 1919 confèrent d'abord des attributions élargies, pour la passation des marchés de gré à gré d'entretien et d'amélioration des ports, sous réserve de l'avis conforme d'une Commission consultative.

Ce système allait-il s'étendre aux autres services? Il n'en fut rien, puisque la circulaire du 15 novembre 1923 donnait délégation permanente aux Préfets pour les marchés de gré à gré concernant l'entretien des routes nationales et des voies navigables.

Nouvelle orientation en 1926. Un arrêté ministériel du 25 janvier, abrogeant ceux de 1919, reprenait aux Préfets la délégation de 1923 pour l'attribuer aux Ingénieurs en chef des voies navigables, désormais pourvus des mêmes pouvoirs que ceux des services maritimes. Pour les uns et les autres, il ajoutait la délégation du Ministre pour les projets de grosses réparations et les projets des concession-

naires d'outillages publics. Les projets d'entretien restaient de la compétence des Préfets, en vertu de l'ordonnance de 1829, ce qui constituait une dualité d'attributions assez singulière.

Pour les routes, rien ne fut changé encore en 1931, lorsque la circulaire du 6 juillet étendit à une multitude de cas nouveaux la délégation attribuée aux Préfets par la circulaire du 15 novembre 1923.

Le décret de décentralisation du 20 novembre 1935, en abrogeant l'ordonnance de 1829 pour les affaires de l'Administration des Travaux publics, met un terme à tous ces flottements. La délégation permanente que l'arrêté ministériel du 7 décembre 1935 accorde aux Ingénieurs en Chef des routes, des voies navigables et des ports maritimes pour toutes les affaires d'administration courante, répond aux demandes maintes fois formulées par le Comité du P. C. M. en vue de l'autonomie des services des Ponts et Chaussées. Elle n'a d'ailleurs pas été obtenue sans peine, en ce qui concerne notamment le plafond de 200.000 francs pour les marchés de gré à gré, et il faut bien reconnaître que les deux dernières Commissions d'économies du Ministère des Travaux Publics ont eu à cet égard un résultat décisif.

Cette importante réforme, en facilitant à l'Administration des Ponts et Chaussées l'accomplissement de sa tâche, ne manquera pas, comme le Comité du P. C. M. l'a toujours déclaré, de servir à la fois les intérêts de l'État et ceux du public. En même temps, elle ne pourra que consacrer le prestige de notre Corps qui pouvait souffrir d'une dépendance trop étroite vis-à-vis des autorités locales. Les transformations analogues obtenues par d'autres services, par exemple la récente réforme en matière domaniale, soulignent la nécessité de celle des Travaux Publics.

Le Comité du P. C. M. est heureux de revendiquer les initiatives qu'il a prises en matière de décentralisation et d'avoir, par son action tenace et persévérante, contribué puissamment à ce résultat, obtenu il est vrai avec la lenteur qui caractérise malheureusement toute amélioration dans l'ordre administratif.

M. S.

ce 16 janvier 1936.

# La Coordination du Rail et de la Route<sup>(1)</sup>

La présente étude a pour objet de rappeler succinctement les quelques principes qui sont à la base de la coordination du rail et de la route, et d'indiquer ce qui a été fait jusqu'à présent en vue de réaliser cette coordination.

La coordination est en quelque sorte la cessation qui doit être imposée, sinon bénévolement consentie, de la concurrence entre transporteurs, qu'ils exercent leur industrie par le rail, la route ou par tout autre moyen.

Entre le rail et la route, plus spécialement, la concurrence de plus en plus âpre de ces dernières années, amena une crise particulièrement grave des transports, non seulement parce qu'ils furent soumis à certaines causes « extérieures » telles que la crise générale qui atteint l'activité de l'ensemble du pays, mais encore du fait de certaines causes « intérieures » inhérentes à l'inflation des moyens de transport et à leur anarchie.

Nous avons tous en mémoire les circonstances de cette inflation pour les transports en commun de voyageurs, au cours des années 1931, 1932 et 1933, notamment l'éclosion sur tout le territoire français des Sociétés filiales de transports des grands constructeurs Citroën et Renault.

On ne peut nier certes, que cette augmentation ait correspondu, dans une certaine mesure, à la satisfaction de certains besoins; mais la satisfaction des besoins normaux du public a été nettement dépassée, et l'on ne peut nier, en voyant les déflations auxquelles partout on a dû procéder par la suite, que l'ensemble des transports n'ait ainsi été organisé à l'époque, avec un luxe incompatible avec la situation générale du pays.

L'intensification des ventes à crédit par les constructeurs a été certainement pour beaucoup dans cette inflation. Elle a eu d'autant plus d'emprise sur les petits transporteurs que beaucoup de ces derniers n'ont aucune véritable expérience du métier de transporteur, sachant à peine ce que peuvent être un budget ou un amortissement. La plupart de ceux qui s'étaient lancés dans cette galère sombraient les uns après les autres. Cependant, comme il est bien vrai que l'expérience d'autrui n'a jamais servi à personne, ces ruines n'empêchaient pas de nouveaux transporteurs de naître, tentés en particulier par cette extension toujours plus grande des ventes de matériel à crédit.

Pendant ce temps, le déficit des chemins de fer

(1) Cet article est publié sous la seule responsabilité de son auteur.

ne faisait qu'augmenter dans les proportions que l'on connaît.

A cette époque, des discussions passionnées eurent lieu entre les partisans du chemin de fer et ceux de l'automobile pour démontrer les avantages réciproques de l'un ou de l'autre.

Comment, disaient les uns, peut-on permettre à des entreprises automobiles, en nombre toujours plus élevé, qui profitent d'un régime de faveur, puis-que utilisant le domaine public routier gratuitement à des fins commerciales (1), d'écrêter le trafic des réseaux de chemins de fer et d'être ainsi cause d'un déficit que finalement tous les contribuables doivent solder?

Comment, répliquaient les autres, peut-on être assez injuste pour vouloir entraver une industrie de progrès qui vit sur ses propres ressources, sans demander aucun subside à aucune collectivité, alors que ce serait, au contraire, aux chemins de fer, toujours plus onéreux pour les finances publiques, à céder la place?

Et chacun de mettre en avant de ce qu'il rapportait plus ou moins directement d'impôts et d'avantages à la collectivité et de crier au scandale contre le voisin.

## *Les conclusions du Conseil National Economique*

Des études du Conseil National Economique sont venues, au début de 1934, apporter un peu de clarté dans ces discussions.

Le Rapporteur Général de ces questions, M. Josse, fit valoir notamment que l'économie libérale ne pouvait qu'avouer son impuissance en cette matière; il s'exprimait sur ce point en ces termes dans son rapport :

« ... ce serait par un véritable abus de langage « qu'on parlerait ici des avantages de la liberté économique ou de libre concurrence. Il y aurait libre concurrence si les divers moyens de transports

(1) Au cours de l'année 1933, une doctrine s'était créée au Conseil d'Etat selon laquelle l'utilisation intensive du domaine public à des fins commerciales était, en principe, abusive et ne pouvait se concevoir sans autorisation préalable des pouvoirs publics. De nombreux préfets prirent dès cette époque des arrêtés, s'appuyant sur cette doctrine, soumettant dorénavant l'exploitation d'un service public de transports en commun à une autorisation préalable de leur part.

Le Conseil d'Etat statuant au contentieux refusa d'ailleurs par un arrêt du 11 juillet 1934 (Sieur Beaumont contre Préfet du Pas-de-Calais) d'admettre cette thèse sous une forme aussi générale, mais seulement dans les limites où des circonstances spéciales ayant trait à l'ordre public, à la sécurité et à la commodité de la circulation peuvent le rendre nécessaire.

« soutenaient à leurs frais une lutte d'organisation  
« dont l'usager serait le bénéficiaire. Il n'y a pas  
« libre concurrence dans un régime où la charge de  
« la lutte pèse en grande partie sur les finances pu-  
« bliques, pas plus qu'un exercice où deux boxeurs  
« cognent sur un punching-ball ne pourrait être  
« qualifié de match de boxe. Il n'y a pas libre  
« concurrence quand l'un des antagonistes n'est li-  
« bre ni de son exploitation technique, ni de ses  
« prix. Le régime actuel n'est pas le fruit de la  
« liberté, mais de l'anarchie. Son maintien ne peut  
« avoir pour conséquence, en fait, qu'un accroisse-  
« ment démesuré du déficit des réseaux réduits aux  
« transports improductifs, et la ruine des finances  
« publiques. »

A la suite de ce rapport, le Conseil National Economique adopta, les 16 et 17 février 1934, des conclusions qui sont à la base de la coordination actuelle des transports et dont l'essentiel mérite d'être rapidement résumé (1) :

Le Conseil National Economique a déclaré vouloir s'abstenir de discuter le montant des impôts que les différents moyens de transports paient à l'Etat et aux collectivités locales sous des formes diverses, et en échange, la valeur des prestations qu'ils en reçoivent. en d'autres termes, ce qu'ils rapportent et ce qu'ils coûtent à la Collectivité.

Il s'est attaché à considérer plutôt le prix de revient réel dans l'ensemble des transports. Au regard de la collectivité, ce prix de revient comprend, en sus des frais qui incombent au transporteur lui-même et qui constituent le prix de revient apparent du transport, toutes les charges supportées par la collectivité, directement ou indirectement, sous forme de subventions, de participation aux résultats de l'exploitation ou aux dépenses du service.

La présence simultanée pour un même trafic et sur une même relation de moyens de transport différents augmente naturellement, sinon le prix de revient apparent de chaque transport, du moins le coût général des transports envisagés dans leur ensemble. Dans la mesure où cette multiplication des moyens de transport n'est pas indispensable pour satisfaire les besoins réels des usagers, dans la mesure où il y a inflation des moyens de transport, cette inflation est donc contraire à l'intérêt général. D'où l'utilité d'une coordination des moyens de transport ayant pour but de donner le maximum de services au public aux moindres frais pour la collectivité, ce qui ne peut être obtenu qu'en assurant à chaque mode de transport le trafic pour lequel il est le plus apte.

Or, le régime de la liberté des transports est incapable de réaliser un tel programme, car la libre

concurrence suppose une lutte à armes égales ; or, aucun des moyens de transport n'est actuellement soumis à un même régime fiscal, administratif et de police, et il paraît pratiquement impossible de réaliser, et encore plus, de maintenir cette égalité.

Au surplus, au cours des débats qui se sont engagés devant le Conseil National Economique, personne, pas même les représentants de l'automobile, n'a réclamé la liberté absolue des transports, jugée incompatible avec leur caractère de service public.

Une réglementation générale des transports est donc apparue indispensable, l'organisation à établir devant être simple et progressive pour pouvoir s'adapter à tous les progrès. A aucun point de vue elle ne doit pouvoir être regardée comme la protection d'un moyen de transport au détriment des autres, ou comme une arme dirigée contre l'un d'eux. Elle doit conduire, bien au contraire, à un harmonieux équilibre de tous les moyens de transport, appuyés les uns sur les autres, intégrés dans une organisation d'ensemble assurant à chacun sa place dans l'économie nationale et à tous leur développement le plus complet dans le cadre de l'intérêt général.

La réglementation générale n'a d'ailleurs été envisagée que pour les transports publics. Les transports privés, c'est-à-dire ceux effectués par toute personne pour son compte exclusif, avec des véhicules lui appartenant ou pris en location doivent, en principe, continuer à échapper à toute réglementation.

Afin d'atténuer dans toute la mesure du possible ce qu'une réglementation de ce genre risque de comporter d'arbitraire, il a été recommandé que les pouvoirs publics s'efforcent, avant de faire acte d'autorité, de susciter des ententes entre les transporteurs intéressés.

Au point de vue forme, la réglementation est apparue devoir s'établir pour les transports automobiles (voyageurs et marchandises) par la voie du régime de l'autorisation.

L'autorisation ne doit, en principe, être accordée que dans les cas où sur la relation en cause les moyens de transport existants n'assureraient pas déjà le service à la satisfaction des intéressés. En vue de cette éventualité, la puissance publique doit toujours se réserver d'accorder des autorisations à des entreprises concurrentes, ainsi que de retirer à tout moment les autorisations données s'il y a violation des conditions auxquelles elles ont pu être subordonnées. Aussi longtemps, par contre, que les services organisés donneront satisfaction, leurs exploitants se trouveront en fait investis d'un véritable privilège.

De toute façon, l'autorisation doit être limitée en durée à au plus cinq années.

En ce qui concerne le chemin de fer, le Conseil National Economique a demandé que les règles étroites, qui précédemment paralysaient les réseaux, soient assouplies, modernisées, commercialisées.

(1) L'ensemble des études du Conseil National Economique sur le problème des transports a fait l'objet de plusieurs brochures éditées en 1934 par l'Imprimerie Nationale.

Dans l'ensemble, le nouveau régime doit tendre à assurer entre les divers moyens de transport un certain équilibre des charges conduisant, à tout le moins, à ce que le Conseil a appelé une « concurrence coordonnée ».

Le Conseil a enfin insisté auprès des Pouvoirs publics sur la grande urgence des mesures à prendre pour cette coordination, de façon à faire cesser au plus tôt la lutte anarchique des différents moyens de transport qui s'accroissait, de plus en plus âpre, aux frais croissants de la collectivité, lutte directement contraire à l'intérêt général. Il a estimé que la période transitoire avant application du régime définitif ne devait pas excéder un délai de 18 mois à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1934.

### *Le point de vue des économistes*

De telles conclusions ont appelé d'assez sérieuses réserves de la part des économistes.

Il convient tout d'abord d'éviter un malentendu sur la définition des mots « services publics ». On entend généralement par ces mots un service qui non seulement intéresse le public, mais encore se trouve *en fait organisé par la puissance publique*.

Ce serait, avec une telle définition, une vérité évidente que d'affirmer que la liberté des transports est incompatible avec leur caractère de service public.

Il semble donc qu'on ait voulu entendre au Conseil National Economique les mots « service public » comme synonyme seulement de « service intéressant le public ». Or, les économistes contestent qu'un service intéressant le public doive être, *a priori*, organisé par la puissance publique.

Il faut pour cela qu'un intérêt général s'attache à une telle solution.

Par exemple, on n'admet généralement pas que les théâtres soient exploités par l'État. On admet par contre que le service des postes le soit.

Or, les économistes refusent jusqu'à présent d'inclure les services de transports, tout au moins l'exploitation de voies de communication (autres que celles des chemins de fer) parmi ceux dont l'intérêt général commande l'organisation par l'État.

En face de la concurrence du rail et de la route, on a professé que les entreprises routières devaient demeurer libres, sous la seule réserve qu'elles supportent, sous forme d'impôts, la charge de l'exploitation de la voirie routière, de façon à se trouver placées dans une situation économiquement équivalente à celle du chemin de fer.

Cependant, une telle imposition était déjà pratiquement réalisée, et la situation des finances publiques continuait à s'aggraver.

Cette aggravation permanente de la situation des finances publiques du fait de la crise des transports pouvait-elle constituer un motif d'intérêt général

suffisant pour faire organiser dorénavant par l'État ce qui avait vécu jusqu'à présent sous un régime de liberté?

Non, répondent les économistes, il faudrait démontrer qu'aucune autre solution n'était capable de remédier au déficit des chemins de fer. Or, cette démonstration n'a pas été apportée (1).

Si cet argument des finances publiques n'est pas décisif, peut-on trouver ailleurs un intérêt général susceptible de justifier l'organisation des transports routiers par l'État?

Il semble que certains motifs spéciaux aux transports militent pour eux en faveur d'une telle organisation. Ce sont ceux ayant trait notamment à la sécurité des transports et à la nécessité de coordonner entre elles dans l'intérêt du public des exploitations susceptibles de se faire suite ou de s'entraider.

Il apparaît tout aussi inadmissible de voir les services de renseignements des grandes gares de Paris refuser, pour des motifs de concurrence du rail et de la route, la communication des horaires des services automobiles susceptibles de faire parvenir un voyageur jusqu'au terme de son voyage, ou de voir les correspondances entre les divers moyens de transport complètement négligées, que de voir la sécurité des transports automobiles compromise par une course entre deux cars concurrents.

Quiconque a connu ces effets vraiment néfastes de la concurrence au regard des intérêts du public, ne peut que demander qu'il soit mis un terme à une anarchie des transports vraiment incompatible avec le fait que le public doit être, comme il a été dit, notre maître à tous.

Peut-être les économistes pourraient-ils faire à cet égard la même réponse que ci-dessous : Je reconnais cette anarchie déplorable; mais démontrez-moi qu'il n'y a pas d'autre moyen d'en sortir que l'organisation des transports par l'État (2).

La réponse à cette objection doit se trouver dans l'examen des modalités envisagées pour cette intervention de l'État. Si tant est que les économistes ne refusent cette intervention que parce qu'ils voient un bien dans le maintien d'une concurrence stimulante,

(1) On a pu soutenir par exemple qu'une diminution des dépenses de salaires des cheminots (représentant un coefficient de valorisation voisin de 10 en 1930 par rapport à l'avant-guerre) aurait pu être une solution économiquement réalisable.

(2) On s'est demandé également si le maintien de la liberté n'aurait pas aussi bien amené les entreprises automobiles à s'entendre d'elles-mêmes avec le chemin de fer et entre elles, que leur intérêt bien compris a amené les compagnies de chemin de fer à s'entendre finalement entre elles pour les quelques concurrences qui les divisaient. En fait, une telle évolution vers la concentration des entreprises automobiles et leur entente avec le chemin de fer était déjà apparue. Mais on ne pourrait considérer de telles ententes sous un régime de liberté que comme instables, étant donné la faible importance des capitaux à engager par un « outsider » quelconque pour annihiler leurs effets.

on doit conclure que l'intervention qui permettra de supprimer l'anarchie tout en maintenant le principe de la concurrence doit se trouver justifiée.

C'est dans les grandes lignes, ce qu'a prévu le Conseil National Economique en instituant un régime qu'il a dénommé régime « de concurrence coordonnée » ; c'est le simple régime de l'autorisation, économiquement analogue à celui de la concession (1), avec cette différence que des autorisations concurrentes pourront toujours être délivrées. La concurrence continuera donc à jouer dans des conditions plus importantes que celles de l'octroi des concessions.

Peut-on se rallier finalement, du point de vue économique, aux conclusions du Conseil National Economique ?

Il reste au système préconisé par lui une objection importante faite par les économistes, c'est celle qui a trait à la différenciation du régime envisagé pour les transports privés et pour les transports publics ; l'importance de plus en plus grande des transports privés sur route est telle que l'on ne peut économiquement bâtir un système stable où seuls les transports publics seront organisés par l'Etat ; des fraudes de toutes sortes sont à craindre, aussi bien en matière de voyageurs (problème des taxis des environs de Paris), qu'en matière de marchandises, et l'on en viendra insensiblement à une ingérence de plus en plus grande de l'Etat dans les transports privés : de telles conclusions commencent à se vérifier, ainsi que nous le verrons plus loin.

#### *L'avènement de la coordination des transports par rail et par route*

Les conclusions susindiquées du Conseil National Economique furent suivies par le Gouvernement. Elles aboutirent à la promulgation du décret-loi du 19 avril 1934, lequel constitue la charte de la coordination des transports.

Ce décret posa le principe de l'interdiction de création de tout service nouveau et ce fut là l'un des résultats les plus tangibles de la période transitoire qui dure encore actuellement. De ce seul fait un terme fut mis à l'aggravation de la concurrence et, de nombreuses ententes locales aidant, une amélioration déjà sensible de la situation peut être constatée pour la majeure partie des transports routiers de voyageurs, bien que la coordination ne soit pas encore officiellement réalisée. C'est à ce titre que l'on peut considérer que la promulgation du décret-loi du 19 avril 1934 marqua réellement l'avènement de la coordination du rail et de la route.

Pour l'étude et la réalisation de la coordination, le

(2) Surtout lorsqu'il est conçu avec un droit de regard de la puissance publique sur les tarifs, comme le prévoit le décret du 25 février 1935.

décret-loi du 19 avril 1934 institua un Comité de Coordination des transports ferroviaires et routiers, composé de cinq experts, dont les membres furent, après consultation des organisations professionnelles intéressées, nommés par arrêté ministériel du 3 août 1934 (1).

Ce Comité doit adresser au Ministre ses propositions pour la réglementation des transports. A défaut d'entente entre ses membres, les questions litigieuses doivent être soumises à un arbitre (2) chargé d'adresser au ministre des Travaux Publics toutes propositions définitives.

Sur ces propositions, des arrêtés ministériels doivent être pris pour supprimer, modifier ou maintenir les services existants, ou créer des services nouveaux, de façon à instituer l'ordre jugé désirable.

Le Comité de Coordination s'attaqua, dès l'été de 1934, à l'étude de la coordination des transports de voyageurs.

Il établit pour cette coordination des règles qui firent l'objet d'un décret du 25 février 1935.

Ce décret commence par instituer dans chaque département, pour la préparation du travail et le contrôle ultérieur de la coordination, un « Comité Technique Départemental des Transports », créé à l'image du Comité Central et constitué par suite uniquement de transporteurs.

L'idée de composer exclusivement de transporteurs les Comités chargés de préparer et d'appliquer par la suite la coordination des transports est contraire à certaines suggestions qui avaient été émises par le Conseil National Economique en février 1934. Ce dernier avait envisagé la création d'un Conseil National des Transports et des Conseils Départementaux ou Régionaux où devaient être représentés tous les intérêts en présence selon la formule tripartite :

(1) Le Comité de Coordination des Transports Ferroviaires et Routiers se compose actuellement des personnalités suivantes, représentant chacune des « catégories » de transporteurs :

1° *Expert désigné par le Comité de Direction des Grands Réseaux de Chemins de Fer* : M. Dautry, Directeur général des Chemins de Fer de l'Etat ;

2° *Expert représentant les organisations professionnelles des voies ferrées d'intérêt local* : M. Jourdain, Président de l'Union Technique des Chemins de fer d'intérêt local et des Tramways de France.

3° *Expert représentant les organisations professionnelles des transporteurs par route ayant des contrats avec l'Etat, les Départements ou les Communes* : M. Mariage, Président de la Fédération Générale des Transports automobiles.

4° *Experts représentant les organisations professionnelles des transporteurs par route n'ayant pas de contrat avec la Société des Rapides de Lorraine à Nancy. Pour les transports de voyageurs* : M. Hinzelin, Administrateur-Délégué de la Société des Rapides de Lorraine à Nancy. *Pour les transports de marchandises* : M. Musnier, Président de la Fédération Nationale des Transporteurs de France.

(2) L'arbitre désigné a été M. Watier, Directeur Général des Voies Navigables et des Ports Maritimes au Ministère des Travaux Publics.

— 1/3 de représentants de la puissance publique et des intérêts généraux;

— 1/3 de représentants des usagers;

— 1/3 de représentants des transporteurs et du personnel.

Il a été jugé préférable de restreindre la composition de ce Comité à des techniciens professionnels des transports, quitte à solliciter séparément l'avis des usagers. C'est la procédure que prévoit le décret du 25 février 1935; les plans de transport élaborés pour chaque département doivent être soumis par le ministre aux Conseils généraux, aux Chambres de Commerce et d'Agriculture, ainsi qu'aux services départementaux intéressés.

Cette disposition a été — ainsi que nous le verrons — tout à fait critiquée, et est à l'origine de certaines difficultés actuelles.

### *La Coordination des Transports de Voyageurs*

Le décret de février 1935 a en outre posé les bases de la coordination des transports de voyageurs. Il a fixé deux principes essentiels :

1° L'on doit tout d'abord viser à l'économie et supprimer les services faisant double emploi.

Les chemins de fer suppriment leurs lignes les plus déficitaires au trafic des voyageurs, et la route est chargée d'assurer ces transports. En moyenne, 25 à 30 % des lignes des grands réseaux doivent ainsi cesser tout trafic voyageurs; la proportion est de l'ordre de 50 % pour les petits réseaux.

Mais lorsque la voie ferrée ne peut pratiquement disparaître, il a été posé en principe, en conséquence des conclusions du Conseil National Economique que le double emploi devait se résoudre en réservant le trafic aux services concédés ou contractuels, les services libres devant disparaître totalement ou partiellement.

2° Lorsqu'on demande ainsi à l'entrepreneur d'un service libre de disparaître, sa suppression donne, en principe, lieu à compensation sous une forme ou sous une autre, devant lui maintenir une activité équivalente : ou bien on le charge d'assurer à ses risques et périls le trafic voyageurs sur les lignes abandonnées par les grands réseaux, ou tout autre service nouveau, ou bien on lui confie l'exploitation de lignes « pour le compte » d'entreprises concédées, c'est-à-dire avec une rémunération plus ou moins forfaitaire des parcours effectués.

Comme l'on peut penser, cette question de compensation a donné lieu à de multiples controverses.

Quelle est la valeur précise de la compensation offerte à un transporteur automobile sous la forme d'un trafic de voyageurs en remplacement de trains supprimés d'un réseau ferré?

Les Grands Réseaux ont établi à cet effet des statistiques de leur trafic voyageurs, qu'ils ont chif-

fré pour le mieux en voyageurs-kilomètre, puis ils ont posé en principe que la compensation donnée devait équivaloir à des services prévus pour un matériel automobile à raison d'un nombre donné de voyageurs-kilomètre par véhicule compensé. Certains réseaux ont parlé de 600.000 voyageurs-kilomètre par voiture, d'autres de 350.000.

Il faut avouer que dans ce domaine on se trouve en plein inconnu. Les voyageurs-kilomètre des réseaux ont été reconnus en effet ne rapporter qu'une recette moyenne variable, selon les réseaux, entre 10 et 13 centimes; il est prévu que les services automobiles ne pourraient vivre avec de tels tarifs, donc que les précédents usagers du chemin de fer auront à payer dorénavant entre 20 et 25 centimes, avec des facilités de circulation complètement supprimées ou presque. Dans ces conditions, le trafic ne va-t-il pas se réduire d'une façon importante et de combien?

En dehors de cette importante question, le seul fait de modifier entièrement les itinéraires, les horaires et toutes les habitudes du transport ne va-t-il pas aboutir, pour le service automobile, à de désagréables surprises?

Il est des lignes que l'on sait d'ores et déjà tellement déficitaires, qu'il est absolument certain que même une entreprise automobile y fera difficilement ses frais si, comme le demandent les pouvoirs publics, la fréquence des relations demeure sensiblement la même par la route que ce qu'elle était par le rail.

Or, le Comité de Coordination refuse, en principe, de prévoir, pour le début du moins, que les Grands Réseaux subventionnent les entreprises automobiles qui assureront le trafic de leurs lignes déficitaires.

Il est cependant peu probable que cette intransigeance soit éternelle, car l'on aboutirait à de véritables impossibilités.

Si certaines entreprises routières ont ainsi consenti à faire confiance aux Grands Réseaux, d'autres ne l'ont pas voulu et des désaccords paraissant irréductibles se sont révélés sur cette question des compensations.

Il est bien entendu qu'en cas d'impossibilité d'entente, le désaccord doit être, conformément aux principes posés, arbitré par le Comité de Coordination ou, à défaut d'unanimité au sein du Comité, par l'Arbitre. De nombreuses questions d'interprétation se sont déjà posées et se poseront devant ce Comité.

Or, il faut reconnaître qu'autant les deux experts des réseaux ferrés se sont entendus pour défendre les chemins de fer au Comité de Coordination, autant les trois représentants des services automobiles à ce Comité n'ont pu se mettre d'accord sur les formules à faire prévaloir pour la sauvegarde des entreprises automobiles, davantage encore en matière de transports de marchandises qu'en matière de transports de voyageurs. Les chemins de fer en ont profité, et il ne faut pas s'étonner dès lors de cons-

tater que la coordination ait tendance à se réaliser en fait au profit des chemins de fer. Nous reviendrons plus loin sur cette importante question.

Pour citer un exemple du caractère tendancieux que peuvent arriver à prendre certaines décisions du Comité de Coordination, il suffira d'indiquer la réponse qui a été faite récemment à la question suivante :

Lorsqu'un Grand Réseau est en concurrence sur certaines relations avec des transporteurs automobiles, ce Grand Réseau a-t-il le droit d'intensifier la fréquence de ses relations par le rail, notamment au moyen de la mise en marche de nouvelles automotrices, alors que l'on dénie le droit aux transporteurs routiers concurrents d'intensifier eux-mêmes la fréquence de leurs services ?

Il a été répondu que rien dans le décret du 19 avril 1934 ne permettait de supposer que l'interdiction des services nouveaux pouvait être applicable au fer. En d'autres termes, le chemin de fer a le droit de faire ce qui lui plaît; seuls, les services automobiles peuvent se voir opposer l'interdiction de créer des services nouveaux.

Or, lorsqu'on va au fond des choses, une telle réponse n'apparaît guère fondée : c'est en des termes tout à fait généraux que l'article 5 précise :

« qu'il ne pourra être créé aucun service de transport public »,

et que l'article 7, explicite lui-même :

« doit être considéré comme transport public pour l'application du décret, tout service offert au public dans un but commercial pour le transport de voyageurs ou de marchandises ».

On ne conçoit pas pourquoi de telles définitions et de tels principes ne s'appliqueraient pas au chemin de fer tout aussi bien qu'à l'automobile.

Bref, les Comités Techniques départementaux élus par les transporteurs de chaque catégorie ont commencé à fonctionner, dans la plupart des départements, au cours des mois de mai et juin 1935. Ils se sont attachés tout d'abord à rechercher une entente pour la coordination des transports de voyageurs. En cette fin d'année 1935, environ 60 départements français auront fait parvenir au ministère des Travaux Publics des plans de transports voyageurs établis sur ces bases.

Pour une trentaine de départements, la consultation des usagers (Conseils généraux, Chambres de Commerce et d'Agriculture) a eu lieu, avant la fin de l'année 1935, et l'on doit constater que les avis de ces organismes sont assez peu encourageants.

Il faut reconnaître que, dans de nombreux cas, les répercussions des dispositions de ce plan sont difficiles à préciser, et l'on a beaucoup parlé de « sauts dans l'inconnu ».

Les doléances qui se sont manifestées dans les Assemblées départementales ont d'ailleurs eu leurs

échos aux tribunes de la Chambre et du Sénat; il paraît intéressant de noter les principales.

D'une façon générale, on a protesté contre l'absence de représentants des usagers dans les Comités ayant préparé les plans :

« On a confié l'opération aux intéressés eux-mêmes : C'est une excellente formule pour garantir la compétence, ce n'est plus une bonne formule quand on veut avant toutes choses que l'intérêt général soit bien défendu. En effet, toute opération abandonnée aux intéressés risque de leur apparaître comme un moyen d'aboutir non pas à une réorganisation générale et à une amélioration des services, mais simplement à une répartition avantageuse des profits... » (1).

On a protesté également contre la tendance des grands réseaux à supprimer intégralement le service des voyageurs sur certaines voies ferrées déficitaires; M. Paul Laffont a exprimé à ce sujet les objections suivantes (1) :

« Nous avons pensé que l'opération ne pouvait pas produire les économies substantielles que les Compagnies feignaient d'escompter, et que, la plupart du temps, il y aurait tout simplement un déplacement des charges, qui passeraient du budget de l'État oblié de faire face au déficit du fonds commun, à celui des départements. C'est, en effet, pour les collectivités locales, la perspective de multiplier le nombre de services subventionnés, de construire des abris aux points d'arrêt et de correspondance, de consacrer des sommes toujours plus élevées à réparer, à élargir les routes, et à super-entretenir une voirie qui, évidemment, n'avait pas été faite pour supporter une pareille circulation routière.

« Nous avons été d'accord, dans nos assemblées départementales, pour refuser de souscrire à cette politique des réseaux, qui consiste non pas à améliorer le service des petites lignes déficitaires, mais à les supprimer purement et simplement. »

On a demandé de nombreux côtés, avec insistance, que le service des petites lignes soit amélioré par emploi d'automotrices. Des promesses ont été faites à cet égard par le Ministre des Travaux publics à la Tribune de la Chambre le 19 décembre 1935 (2).

« Nous ne pourrions réaliser cette coordination dans le cadre de l'intérêt général, et en même temps sans méconnaître les nécessités locales du service, qu'à la condition de généraliser l'emploi des automotrices.

« Il convient donc de multiplier les automotrices

(1) Intervention de M. Paul Laffont à la Séance du Sénat du 27 décembre 1935. (J. O., Débats parlementaires, Sénat, 1935, p 1002)

(2) (J. O., Débats parlementaires, Chambre, 1935, p 2730.)

« que j'appellerai les « automotrices de coordina-  
« tion » par opposition aux automotrices de luxe.

« Ces automotrices de coordination, d'un prix de  
« revient modéré, d'une dépense d'exploitation  
« moyenne, nous permettront d'assurer le service  
« sur nos lignes secondaires et sur nos lignes af-  
« fluentes. Je déclare très nettement que cette poli-  
« tique d'automotrices de coordination a ma préfé-  
« rence.

« Sur les 174 automotrices qui figurent au pro-  
« gramme d'achats pour 1936, près de 150 seront  
« des automotrices de coordination. »

On a protesté enfin contre les tarifs exorbitants  
proposés dans certains cas pour les entreprises rou-  
tières, notamment sous prétexte de respecter les clau-  
ses réglementaires de sauvegarde d'attribution de  
trafic, ou sous prétexte de la nécessité de viabilité  
de toutes les entreprises sans aucune subvention.

C'est ainsi qu'à la Tribune de la Chambre, le 19  
décembre 1935, M. Bibié s'exprimait ainsi : (1)

« Qu'ont fait les Comités Techniques départemen-  
« taux? D'abord ils ont réparti les voies de commu-  
« nication entre les entrepreneurs locaux, après que  
« les grandes compagnies de chemins de fer eurent  
« abandonné leurs petites lignes, comme c'est le cas  
« dans le Département que je représente, où elles  
« ont renoncé aux trois quarts des lignes en exploi-  
« tation.

« En second lieu, ces transporteurs ont complè-  
« tement perdu de vue l'intérêt du service public :  
« ils ont proposé des tarifs qui comportent des aug-  
« mentations telles que certains billets des lignes  
« d'autobus destinées à remplacer les lignes de che-  
« mins de fer coûteraient 50 % de plus que les  
« prix actuels des billets sur les voies ferrées à  
« supprimer.

« C'est un fait particulièrement grave, car en  
« partant de cette conception qu'il fallait que chaque  
« ligne suffise, par ses recettes, à balancer ses dépen-  
« ses, on a été conduit à fixer des tarifs d'autant plus  
« élevés que les régions sont plus pauvres, parce  
« que c'est là qu'il y a le moins de voyageurs et,  
« par conséquent, que le rendement d'exploitation  
« est plus faible si les prix en sont plus élevés.

« Je voudrais signaler les déficiences de ces tex-  
« tes contre lesquels se sont élevés les Conseils gé-  
« néraux de la plupart des départements... »

(1) J. O., Débats parlementaires, Chambre, 1935, p. 2728.

Ce n'est finalement que pour cinq départements (1)  
que le Comité de Coordination a cru pouvoir pren-  
dre une décision avant fin décembre 1935, et qu'il a  
fait parvenir au Ministre des Travaux Publics des  
plans susceptibles d'être mis en application vers le  
mois de mars 1936 (2).

Mais il est indéniable que pour tous les autres dé-  
partements la coordination des voyageurs ne pourra  
pas aboutir avant les élections législatives de 1936.

Le Ministre des Travaux Publics a, à ce sujet,  
indiqué à la Tribune du Sénat comment il envisa-  
geait l'aboutissement de la coordination des voya-  
geurs dans la plupart des Départements dont les Con-  
seils généraux n'ont pas approuvé les plans qui leur  
étaient soumis, pour leur demander de nouvelles  
propositions. Puis il arbitrera le désaccord; mais cet  
arbitrage ne pourra pas jouer *avant plusieurs*  
*mois* (3).

Il est enfin une région pour laquelle l'aboutisse-  
ment de la coordination semble devoir demander des  
délais particulièrement longs, c'est la Région pari-  
sienne. Il est d'ailleurs permis de se demander spé-  
cialement pour cette région où la densité de la popu-  
lation est particulièrement dense, au point que le ré-  
seau ferré ne pouvait la desservir que très imparfai-  
tement, si l'application normale des conclusions du  
Conseil National Economique et des dispositions  
réglementaires en vigueur ne serait pas de nature à  
laisser subsister presque intégralement les services  
automobiles de transports en commun qui s'y sont dé-  
veloppés, car autant le double emploi onéreux pour  
les finances publiques peut se concevoir lorsqu'il  
s'agit de l'exploitation d'une « ligne », l'automobile  
suivant de près la voie ferrée, autant pour une région  
à population très dense, l'automobile, par ses tracés  
souples adaptés à des besoins jusqu'alors insatisfaits,  
réalise des services qu'on ne peut pratiquement plus  
qualifier de « doubles emplois ». (A suivre.)

N. COINTE,  
Ing. P. C.  
en congé h. c.

(1) Ardennes, Meuse, Orne, Sarthe, Mayenne.

(2) Ce ne sera d'ailleurs, pour ces départements, qu'une coo-  
rdination non intégrale, puisque tous les services interdéparte-  
mentaux pénétrant dans les départements voisins ne pourront  
encore avoir leur statut modifié du fait de la non interven-  
tion de la coordination dans ces derniers départements.

(3) J. O., Débats parlementaires, Sénat, 1935, p. 1003.

# ACTIVITÉ DES GROUPES

---

## GROUPE DE PARIS

La tradition des déjeuners mensuels du Groupe de Paris s'est affirmée avec succès au cours de l'année 1935, et se poursuivra désormais.

Ces déjeuners ont lieu le jour où se réunit le Comité du P. C. M., soit le deuxième mardi de chaque mois, en principe.

***Le prochain déjeuner, au cours duquel aura lieu la remise à M. Joyant, du souvenir offert par les Membres du P. C. M., aura lieu le mardi 11 février 1936 à 12 h. 30, à la Maison des Polytechniciens, 12, rue de Poitiers, Paris (7<sup>e</sup>).***

Le prix du repas, pourboire compris, est de 25 francs.

Les Camarades de province qui seront de passage à Paris ce jour-là, sont cordialement invités à se joindre à leurs Camarades du Groupe de Paris.

Les Camarades qui ont l'intention d'assister à ce déjeuner sont priés, dans la mesure où cela leur sera possible, de bien vouloir le faire connaître au Camarade Rossignol de Fargues, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Ministère des Travaux Publics.

*Les Délégués du Groupe de Paris.*

---

## GROUPE DE L'OUEST

### Réunion du 15 décembre 1935

Le Groupede l'Ouest s'est réuni à Angers le dimanche 15 décembre 1935. Seize Camarades du P. C. M. étaient présents, représentant 7 départements.

Après une séance d'études au cours de laquelle les différentes questions d'ordre professionnel actuellement à l'ordre du jour furent passées en revue, et où furent arrêtées les modalités suivant lesquelles il serait procédé à l'élection du nouveau délégué du Groupe, les Camarades et leur famille se réunirent pour déjeuner à Chalonnes-sur-Loire. Après le repas, eut lieu la visite du pont suspendu de Montjean, qui

s'est effondré accidentellement dans la Loire le 12 avril dernier. Ce pont, reconstruit depuis moins de dix ans, a cédé sous son propre poids, du fait d'une malfaçon dans le culotage des câbles d'amarrage : l'intérieur des culots, qui aurait dû être complètement rempli d'alliage, présentait de nombreuses cavités dans lesquelles de l'eau s'est introduite, provoquant une oxydation rapide des fils des câbles. Aucun signe extérieur ne permettait de déceler cette oxydation.

Après cette visite instructive, les Camarades se séparèrent en se donnant rendez-vous au Mans, le 3 février.

## GROUPE DE BORDEAUX

Réunion du 13 décembre 1935

Le Groupe de Bordeaux s'est réuni le 13 décembre 1935, à 10 h. 30, dans la salle de conférences du Port Autonome de Bordeaux :

21 Camarades avaient répondu à l'appel du bureau.

Hupner, délégué du Groupe, rendit compte aux Camarades de l'état des principales questions ayant fait l'objet, pendant les mois précédents, des délibérations du Comité.

Ces questions, qui se rattachent notamment à l'application des Décrets-lois, concernent les travaux des Commissions d'Economie, de la Commission des Cumuls, la réforme de la Voirie, l'avancement des Ingénieurs de 3<sup>e</sup> classe au 2<sup>e</sup> échelon de leur grade, l'avancement des Ingénieurs en services détachés et les frais de tournées par automobiles personnelles.

A la suite des échanges de vues auxquelles ces diverses questions donnèrent lieu, le Groupe adopta, à l'unanimité, la motion ci-après :

« Le Groupe de Bordeaux exprime au Bureau du P. C. M., et particulièrement à M. le Président

Joyant et à M. Schwartz, vice-président, ses vives félicitations et sa gratitude pour la manière dont il a assuré, dans des conditions de difficulté exceptionnelles, la défense des intérêts moraux et matériels du Corps et réussi à maintenir, dans la plus large mesure, les situations acquises. »

Il fut ensuite procédé, à l'issue d'un déjeuner amical, à l'élection du délégué du Groupe en remplacement de Hupner dont le mandat arrive à expiration et Luzinier fut élu, à l'unanimité, délégué de groupe. Par application de la décision prise antérieurement Luzinier devient donc, à partir de la prochaine assemblée générale, Président du Groupe de Bordeaux dont Lacombe remplira les fonctions de Secrétaire-Trésorier.

Le Groupe se dirigea ensuite sur le Bec d'Ambez et procéda à la visite des installations des docks de pétrole de la Gironde et de la raffinerie de pétrole de la Gironde.

Les Camarades étaient de retour à 18 heures à Bordeaux où eut lieu la dislocation.



## NOTICE NÉCROLOGIQUE

### M. DEVAL Inspecteur Général des Ponts et Chaussées

Nous avons appris avec stupeur la mort de M. l'Inspecteur général Deval, enlevé à l'affection de sa famille et de ses amis par une intoxication subite.

Le Corps des Ponts et Chaussées déplore la disparition prématurée d'un de ses membres éminents.

M. Deval, né en 1875, était entré à l'École Polytechnique en 1896.

Nommé Ingénieur de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées le 16 juin 1902, il fut désigné pour le 1<sup>er</sup> Arrondissement spécial de la Navigation entre la Belgique et Paris à Valenciennes. A partir de 1904, il fut chargé, en outre, de l'arrondissement de Cambrai, du Service des Études et Travaux du canal du Nord pour la section d'Arleux à Péronne. Les travaux de ce canal entre Marquion et Péronne, travaux d'un montant de 45.000.000 de francs-or, furent commencés sous sa direction et poursuivis sans interruption jusqu'à la guerre.

En août 1910, à ce service déjà chargé fut rattaché le service ordinaire et vicinal de l'arrondissement de Cambrai et la construction d'un chemin de fer d'intérêt local de Louches à Cambrai sur 26 kilomètres.

La guerre le força, en août 1914, d'arrêter ces importants travaux et son service se replia sur Paris où il constitua une importante partie de l'Exploitation Militaire des Voies Navigables. M. Deval a construit à ce moment-là de nombreux ponts provisoires sur l'Oise et se consacra à faire disparaître ou à remettre en état les ouvrages détruits lors du passage des armées.

Au début de 1916, nommé Ingénieur en chef, il prit en mains le Service Central du Personnel et du Matériel de l'Exploitation Militaire des Voies Navigables au Ministère des Travaux Publics.

L'autorité militaire sut reconnaître la valeur de son importante collaboration pour le ravitaillement des armées en le faisant Chevalier de la Légion d'Honneur au titre « Guerre », le 28 décembre 1918.

Le retour de la paix permit au Ministre des Travaux Publics de le désigner le 16 août 1919 comme Ingénieur en chef du Service de la Navigation de la Seine (2<sup>e</sup> section), de la Marne, de l'Yonne et des ponts de Paris.

Dans ce poste, ses capacités techniques développées en matière de travaux d'eau et sa parfaite connais-

sance des questions de navigation lui donnèrent la possibilité de réaliser une œuvre importante qui permit, dans la période d'après-guerre, un nouvel essor de la Navigation sur ces voies d'eau déjà si fréquentées.

Son premier travail fut la remise en état de la rivière de Marne dans les départements de l'Aisne et de la Marne. Les ponts effondrés obstruaient la rivière et les écluses et barrages abandonnés au cours de l'année 1918 nécessitaient une remise en état complète.

Parant au plus pressé, il fit déraser les piles des anciens ponts, supprima les obstacles à la Navigation et, dans la réfection des écluses, remplaça systématiquement les portes en bois par des portes métalliques. Sur la Marne également, fut réalisé le port de Bonneuil sur une étendue considérable constituant, pour l'avenir, dans la banlieue Est de la région parisienne, un centre important de développement industriel.

Sur la rivière d'Yonne furent reconstruites en béton armé les estacades et les glissières de toutes les écluses.

Sur la Haute Seine, en outre de la reconstruction du Pont de Corbeil, ses deux réalisations principales furent la modernisation des barrages de Varennes et de Vives-Eaux; la solution adoptée grâce à M. Deval dans ce dernier ouvrage sert de modèle en France et à l'Étranger.

Dans Paris, le Service de la Navigation de la Seine n'avait pas oublié, malgré la guerre, le terrible effet de la crue de 1910 et la préoccupation de son Ingénieur en chef fut de faciliter l'écoulement des crues à venir pour empêcher le retour de dévastations comparables à celles de 1910.

L'approfondissement du Bras de la Monnaie, la démolition du barrage éclusé de la Monnaie, la construction d'un musoir à la pointe amont de l'Île de la Cité, la reconstruction du pont de la Tournelle, l'approfondissement de la Seine entre le confluent de la Marne et le Pont Neuf, le rescindement des ports des Célestins, des Tuileries, des Ormes, la transformation du port de Tolbiac, la construction du quai d'Auteuil, etc., correspondaient au désir de calibrier la Seine en supprimant les obstacles au passage de l'eau. L'approfondissement et la régularisation de la Seine entre Suresnes et Levallois, l'amélioration de la passe du Bas-Meudon vinrent compléter

cette série de travaux dont M. Deval put déjà voir l'effet avant de mourir.

Comme Ingénieur en chef du Service des Ponts de Paris lui fut réservé l'honneur d'enchâsser dans l'élargissement du Pont de la Concorde l'ancien pont de Perronet.

Enfin, avant de quitter le Service, il fit présenter à l'autorité supérieure le programme d'aménagement de la Marne dans la traversée de Meaux qui, par la construction d'un nouveau barrage et la suppression

de vieux moulins, permettra à cette antique cité la création d'un important port fluvial.

Son élévation au grade d'Inspecteur général des Ponts et Chaussées, le 1<sup>er</sup> novembre 1929, lui fit naturellement confier l'inspection des Voies Navigables de la région du Nord qu'il connaissait si bien.

Sa longue carrière dans la navigation l'avait fait connaître des petits marinières et tous les navigateurs regrettent la perte d'un tel spécialiste des questions concernant leur métier.



## NOTES ET DOCUMENTS

### Administration centrale

Le Président de la République Française,  
Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances,

Vu l'article 8 du décret du 8 octobre 1935 autorisant la transformation d'un emploi d'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et un emploi de Directeur adjoint à l'Administration Centrale des Travaux Publics;

Vu le décret du 4 juin 1910 relatif au recrutement à l'avancement et à la discipline du personnel de l'administration centrale des travaux publics, modifié par décrets des 31 mars 1915, 4 mars 1918, 20 juin 1920, 8 août 1920 et 12 août 1934;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> du décret du 4 juin 1910 est complété ainsi qu'il suit :

« Les directeurs, le directeur adjoint et les sous-directeurs sont nommés par décret sur la proposition du Ministre des Travaux Publics. »

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et dont les dispositions auront effet à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1935.

Fait à Paris, le 26 novembre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics,

LAURENT-EYNAC.

Le Ministre des Finances,  
MARCEL RÉGNIER.

Le Président de la République Française,  
Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances,

Vu l'article 55 de la loi du 25 février 1901;

Vu le décret du 28 mai 1930 fixant les traitements et les classes du personnel de l'administration centrale du Ministère des Travaux Publics;

Vu l'article 8 du décret du 30 octobre 1935 autorisant la transformation d'un emploi d'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en un emploi de directeur adjoint à l'Administration centrale des Travaux Publics,

Décète :

Article premier. — L'article premier du décret du 28 mai 1930 susvisé est complété ainsi qu'il suit :

.....  
Directeur adjoint et sous-directeur :

80.000 ff. (après dix ans de grade).

75.000 fr.

70.000 fr.

65.000 fr.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et dont les dispositions auront effet à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1935.

Fait à Paris, le 26 novembre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics,

LAURENT-EYNAC.

Le Ministre des Finances,  
MARCEL RÉGNIER.

### Indemnités

Le Président de la République Française,  
Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics  
et du Ministre des Finances,

Vu l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919,

Décète :

Article premier. — A titre exceptionnel et pour une durée maximum de deux ans, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936, il peut être attribué dans la limite des crédits inscrits au budget une indemnité non soumise à retenue et dont le montant ne dépassera pas 12.000 francs à l'Ingénieur en chef ou Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées qui sera chargé, par arrêté ministériel, de suivre toutes les questions se rapportant à l'exécution des travaux d'aménagement de la région parisienne et des grands itinéraires internationaux.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 décembre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

LAURENT-EYNAC.

*Le Ministre des Finances,*

MARCEL RÉGNIER.

### Indemnités pour charges de famille en Indochine.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Paris, le 1<sup>er</sup> décembre 1935.

Monsieur le Président,

Le décret du 16 juillet 1935 a institué de nouveaux taux pour les indemnités de charges de familles à allouer aux personnels civils et militaires de l'Etat.

Ces nouveaux taux accusent, par rapport aux anciens, une augmentation de 420 fr. pour le troisième enfant et de 540 fr. pour chaque enfant à partir du quatrième.

Il nous a paru légitime de majorer dans les mêmes conditions les indemnités pour charges de famille allouées aux militaires en service en Indochine, et dont les taux ont été fixés par décret du 10 mai 1932.

Tel est l'objet du présent décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'expression de notre profond respect.

*Le Ministre de la Guerre,*

JEAN FABRY.

*Le Ministre des Colonies,*

LOUIS ROLLIN.

*Le Ministre des Finances,*

MARCEL RÉGNIER.

Le Président de la République Française,  
Vu le décret du 10 mai 1932 fixant le taux des indemnités de charges de famille à allouer aux enfants présents en Indochine;

Vu le décret du 16 juillet 1935 majorant le taux des indemnités de charges de famille;

Sur le rapport des Ministres des Colonies, de la Guerre et des Finances,

Décète :

Article premier. — L'article 4 du décret du 10 mai 1932 est abrogé et remplacé par le suivant :

« Les indemnités pour charges de famille allouées au titre des enfants présents en Indochine sont fixées comme suit, à compter du 17 juillet 1935 :

« 1<sup>er</sup> enfant : 1.260 fr.

« 2<sup>e</sup> enfant : 1.404 fr.

« 3<sup>e</sup> enfant : 2.472 fr.

« 4<sup>e</sup> enfant et suivants : 2.736 fr.

« Les enfants laissés en France ou dans une autre colonie n'ouvrent droit qu'aux indemnités fixées par le décret du 16 juillet 1935. »

Art. 2. — Le présent décret aura effet à compter du 17 juillet 1935.

Art. 3. — Le Ministre de la Guerre, le Ministre des Colonies et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel*.

Fait à Paris, le 1<sup>er</sup> décembre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le Ministre de la Guerre,*

JEAN FABRY.

*Le Ministre des Colonies,*

LOUIS ROLLIN.

*Le Ministre des Finances,*

MARCEL RÉGNIER.

### Affaires sur lesquelles les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées pourront statuer par délégation.

Le Président de la République Française,  
Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,  
Vu l'ordonnance du 10 mai 1928, modifiée par le décret du 28 décembre 1899;

Vu l'article 3 du décret-loi du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 27 juillet 1870 sur l'exécution des travaux publics;

Vu l'article 20 de la loi du 12 juin 1920 concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports;

Vu le décret du 13 avril 1861 sur la décentralisation administrative et le tableau D, y annexé, modifié par le décret du 28 juin 1929;

Vu le décret du 18 novembre 1882, modifié par les décrets des 23 août 1919, 9 décembre 1921, 2 avril 1927 et 16 septembre 1929 et relatif aux adjudications et aux marchés passés au nom de l'État;

Vu le décret du 7 avril 1924, modifié par le décret du 4 septembre 1930, portant règlement d'administration publique pour les ports non autonomes;

Vu le décret du 1<sup>er</sup> octobre 1926 relatif à des mesures de simplification administrative concernant les ports maritimes et les voies navigables;

Vu le décret du 1<sup>er</sup> octobre 1926 déterminant la liste des fonctionnaires qui procèdent aux adjudications dépendant de l'administration des travaux publics;

Vu le décret du 9 juillet 1935 instituant un comité chargé notamment de rechercher et de proposer toutes mesures propres à l'amélioration des services publics;

Vu l'avis en date du 31 août 1935 du Comité constitué au Ministère des Travaux Publics le 15 juillet 1935 par application du précédent décret.

Vu l'avis en date du 30 septembre 1935 du Ministre de l'Intérieur,

Décète :

Article premier. — Cesseront d'être applicables, en ce qui concerne les affaires et travaux relevant de l'Administration des Travaux Publics :

a) L'ordonnance du 10 mai 1829, modifiée par le décret du 28 décembre 1899;

b) Les décrets du 25 mars 1852 et du 13 avril 1861 sur la décentralisation administrative, en ce qui concerne les matières visées aux paragraphes 14<sup>o</sup>, 15<sup>o</sup>, 16<sup>o</sup> et 17<sup>o</sup> du tableau D annexé au décret du 13 avril 1861 et modifié par le décret du 28 juin 1929.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics déterminera par arrêté les affaires ressortissant à son département sur lesquelles les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées pourront statuer par délégation, ainsi que les conditions dans lesquelles il sera fait usage de cette délégation.

La délégation ne pourra en aucun cas comprendre les affaires intéressant la défense nationale.

Elle sera subordonnée à la condition que la décision à intervenir n'entraîne aucune augmentation du montant des dépenses autorisées ou des crédits ouverts par le Ministre des Travaux Publics.

Art. 3. — Le Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel*.

Fait à Paris, le 20 novembre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

LAURENT-EYNAC.

### Loi portant fixation du Budget général pour l'Exercice 1936 31 Décembre 1935

| CHAPITRES<br>spéciaux | SERVICES   | MONTANT<br>des<br>CRÉDITS | CHAPITRES<br>spéciaux | SERVICES   | MONTANT<br>des<br>CRÉDITS |
|-----------------------|--|---------------------------|-----------------------|--|---------------------------|
|                       | <b>TRAVAUX PUBLICS</b>   | francs.                   |                       |  | francs.                   |
|                       | <i>3<sup>e</sup> partie. — Services généraux des ministères.</i>   |                           | 6                     | Personnel de l'école pratique des mines de Thionville et des écoles préparatoires des mines de Lorraine. — Traitements et indemnités diverses. . . . . | 56 000                    |
|                       | <b>I. — PERSONNEL ET FRAIS GÉNÉRAUX</b>  |                           | 7                     | Matériel de l'école pratique des mines de Thionville et des écoles préparatoires des mines de Lorraine. . . . .  | 3 000                     |
|                       | <i>a) Administration centrale.</i>   |                           |                       | <i>c) Traitements et indemnités du personnel :</i>   |                           |
| 1                     | Traitements du ministre et du personnel de l'administration centrale. . . . .  | 7.171.700                 | 8                     | Ingénieurs des ponts et chaussées. — Traitements. . . . .  | 16 912.900                |
| 2                     | Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale. . . . .  | 366.970                   | 9                     | Ingénieurs des ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses. . . . .   | 88 800                    |
| 3                     | Fonctionnaires appartenant aux cadres des services extérieurs, détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités. — Traitements. . . . .                       | 2.087.100                 | 10                    | Ingénieurs des mines. — Traitements. . . . .   | 3 267.860                 |
| 4                     | Fonctionnaires appartenant aux cadres des services extérieurs, détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités — Allocations et indemnités diverses. . . . . | 14.890                    | 11                    | Ingénieurs des mines — Allocations et indemnités diverses. . . . .   | 65 700                    |
|                       | <i>b) Ecoles :</i>   |                           | 12                    | Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État (services des ponts et chaussées). — Traitements. . . . .                              | 39.717.500                |
| 5                     | Subventions à diverses écoles. . . . .   | 3.130 335                 | 13                    | Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État (service   |                           |

| CHAPITRES spéciaux | SERVICES   | MONTANT des CRÉDITS | CHAPITRES spéciaux | SERVICES   | MONTANT des CRÉDITS |
|--------------------|--|---------------------|--------------------|--|---------------------|
|                    |  | francs.             |                    |  | francs.             |
| 14                 | des pont et chaussées). — Allocations et indemnités diverses.....  | 63.600              |                    | fectés au contrôle des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses. ....  | 5.940               |
| 15                 | Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des mines). — Traitements.....  | 3.009.500           | 33                 | Contrôleurs généraux et inspecteurs principaux du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer. — Traitements.....  | 1.034.360           |
| 16                 | Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des mines). — Allocations et indemnités diverses. ....                  | 8.400               | 34                 | Contrôleurs généraux et inspecteurs principaux du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses. ....  | 2.000               |
| 17                 | Adjointes techniques des ponts et chaussées et des mines. — Traitements. ....  | 16.810.000          | 35                 | Inspecteurs et inspecteurs adjoints du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer. — Traitements.....   | 4.820.000           |
| 18                 | Adjointes techniques des ponts et chaussées et des mines. — Allocations et indemnités diverses. ....   | 18.140              | 36                 | Inspecteurs et inspecteurs adjoints du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses. ....   | 2.700               |
| 19                 | Agents de bureau et auxiliaires des ponts et chaussées et des mines. — Traitement et salaires.....   | 7.147.622           | 37                 | Inspecteurs et inspecteurs adjoints du contrôle du travail des agents de chemins de fer. — Traitements..   | 775.740             |
| 20                 | Agents de bureau et auxiliaires des ponts et chaussées et des mines. — Allocations et indemnités diverses.                                       | 16.780              | 38                 | Inspecteurs et inspecteurs adjoints du contrôle du travail des agents de chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses .....  | 12.000              |
| 21                 | Officiers de port du service maritime. — Traitements. ....   | 2.522.525           | 39                 | Personnel de service attaché aux bureaux du contrôle des chemins de fer. — Traitements.....  | 151.000             |
| 22                 | Officiers de port du service maritime. Allocations et indemnités diverses.   | 190.000             | 40                 | Personnel de service attaché aux bureaux du contrôle des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses. ....  | 3.930               |
| 23                 | Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, etc.). — Traitements et suppléments de traitements. ....                                   | 3.075.800           | 40 bis             | Jetons de présence et indemnités diverses alloués aux membres des organismes centraux prévus par la convention du 28 juin 1921 (approuvée par la loi du 29 octobre 1921), ainsi qu'aux fonctionnaires et agents détachés à ces organismes..... | 785.000             |
| 24                 | Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, etc.). — Allocations et indemnités diverses.....   | 135.720             | 41                 | Jetons de présence et indemnités diverses des administrateurs représentant l'Etat dans les conseils d'administration des compagnies de chemins de fer et du comité de direction des réseaux (loi du 8 juillet 1933) .....                      | 80.000              |
| 25                 | Personnel des phares et balises. — Traitements et suppléments de traitements. ....   | 6.786.000           | 42                 | Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée.....   | 350.000             |
| 26                 | Personnel des phares et balises. — Allocations et indemnités diverses.   | 590.000             | 43                 | Indemnités de résidence.....   | 5.300.400           |
| 27                 | Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, etc.). — Traitements et suppléments de traitements.....  | 21.553.000          | 44                 | Allocations pour charges de famille.   | 41.800.000          |
| 28                 | Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, etc.). — Allocations et indemnités diverses .....  | 781.990             | 45                 | Indemnités spéciales aux fonctionnaires, agents et ouvriers d'Alsace et de Lorraine.....   | 1.150.000           |
| 29                 | Contrôle général des chemins de fer. — Fonctionnaires supérieurs des cadres techniques. — Traitements et indemnités. ....                        | 1.627.000           | 46                 | Indemnités aux fonctionnaires chargés du contrôle des distributions d'énergie électrique, des forces hydrauliques, des ports maritimes et des outillages des voies navigables et des ports maritimes et des chemins de fer miniers.....        | 1.784.770           |
| 30                 | Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat affectés au contrôle des chemins de fer. — Traitements. ....                     | 3.566.900           |                    | d) Frais généraux et dépenses communes aux divers services:  |                     |
| 31                 | Adjointes techniques des ponts et chaussées et des mines affectés au contrôle des chemins de fer. — Traitements. ....                            | 1.028.900           |                    |  |                     |
| 32                 | Agents de bureau des ponts et chaussées et des mines affectés au contrôle des chemins de fer. — Traitements. ....                                | 620.000             |                    |  |                     |
| 32                 | Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat, adjoints techniques et agents de bureau des ponts et chaussées et des mines af- |                     |                    |  |                     |

| CHAPITRES spéciaux | SERVICES   | MONTANT des CRÉDITS | CHAPITRES spéciaux | SERVICES  | MONTANT des CRÉDITS   |          |
|--------------------|--|---------------------|--------------------|---|---|----------|
|                    |  |                     |                    |   | francs.   |          |
| 47                 | Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale, des conseils, des comités et des services centraux installés dans les bâtiments du ministère.....                              | 520.000             |                    | ciens ouvriers en régie, aux veuves, orphelins, pupilles de la nation, etc. — Subventions à des sociétés ou à des œuvres intéressant les services du ministère.   | 321.550   |          |
| 48                 | Impressions et publications de l'administration des travaux publics..  | 1.045.000           | 63                 | Médailles aux cantonniers et agents inférieurs de l'administration des travaux publics et aux agents des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local..... | 12.000  |          |
| 49                 | Frais généraux des services des ponts et chaussées. . . . .  | 3.418,90            |                    | 64  | Avances remboursables aux fonctionnaires en instance de pension.....  | 250.000  |
| 49 bis             | Frais nécessités par le secrétariat du comité supérieur de coordination des transports et par le service central de statistique et de documentation. . . . .                               | 86,272              |                    | 65  | Bonifications des pensions de retraite des cantonniers de l'Etat et indemnités aux gardes-ports sortis de fonctions. . . . .  | 270.000  |
| 50                 | Frais généraux des services des mines. . . . .   | 831,250             |                    | 66  | Nivellement général de la France..  | 279.500  |
| 51                 | Frais généraux des services des mines. . . . .   | 30.000              | 67                 | Carte géologique de la France. — Frais généraux. . . . .  | 344.475   |          |
| 51 bis             | Frais nécessités par la cession à l'Allemagne des mines domaniales de la Sarre . . . . .   | 240.000             | 68                 | Carte géologique de la France. — Entretien des bâtiments, chauffage, éclairage et dépenses diverses.....  | 16.500  |          |
| 52                 | Frais des bureaux des services des ponts et chaussées et des mines..   | 3.261,750           | 69                 | Frais de fonctionnement du commissariat général au tourisme — Contribution au développement du tourisme, du thermalisme et du climatisme. . . . .                 | 4.812.000   |          |
| 53                 | Construction, acquisition, aménagement et entretien d'immeubles destinés aux services des ponts et chaussées et des mines.....   | 420.000             |                    | 70  | Comité de contentieux et comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures. — Frais judiciaires autres que ceux relatifs aux expropriations et aux règlements des travaux et des dommages résultant de leur exécution. | 117.200  |
| 54                 | Frais de correspondance télégraphique  | 150.000             |                    | 71  | Emploi de fonds provenant de legs ou de donations.....  | Mémoire. |
| 55                 | Frais généraux du contrôle des distributions d'énergie électrique, des forces hydrauliques, des ports maritimes et des outillages des voies navigables et des ports maritimes.             | 570,710             |                    | 72  | Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....   | Mémoire. |
| 56                 | Frais généraux du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer . . . . .  | 1.005,700           |                    | 73  | Dépenses des exercices clos.....  | Mémoire. |
| 57                 | Dépenses de matériel des services de contrôle des chemins de fer installés dans les bâtiments du ministère. . . . .  | 208,300             |                    |   | <u>225.734.375</u>  |          |
| 58                 | Frais de contrôle des organismes d'habitations à bon marché et sociétés de crédit immobilier ayant bénéficié du concours financier de l'Etat. . . . .                                      | Mémoire.            |                    | II. — ROUTES  |   |          |
| 59                 | Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant le ministère des travaux publics et frais d'organisation et de représentation aux congrès                  | 120.000             | 74                 | Routes et ponts. — Entretien et améliorations Réparations ordinaires et de dommages de guerre.....  | 699 900 000   |          |
| 59 bis             | Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant la direction générale des chemins de fer et frais d'organisation et de représentation aux congrès. . . . . | 323.750             | 75                 | Entretien des chaussées de Paris..  | 10 638 000  |          |
| 60                 | Frais spéciaux d'assurance des ouvriers des services des ponts et chaussées en Alsace et Lorraine.   | 135.000             | 76                 | Routes nationales — Construction. — Rescindement d'immeubles.....   | 3 809.375   |          |
| 61                 | Frais d'examens de capacité pour la conduite des automobiles.....  | 6.300.000           | 77                 | Routes nationales. — Suppression et amélioration des passages à niveau.   | 1.291 875   |          |
| 62                 | Secours et allocations aux anciens fonctionnaires et agents, aux an-   |                     | 78                 | Remplacement, réparation et fonctionnement des véhicules automobiles de transport de personnel..  | 7.200.000   |          |
|                    |  |                     | 79                 | Primes aux détenteurs de véhicules automobiles présentant un intérêt national. . . . .  | 450.000   |          |
|                    |  |                     | 80                 | Cantonniers. — Salaires et indemnités diverses. . . . .   | 139 773 300   |          |
|                    |  |                     |                    | Total.....  | <u>863.062.550</u>  |          |

| CHAPITRES spéciaux | SERVICES   | MONTANT des CRÉDITS |         |   |                   |
|--------------------|--|---------------------|---------|---|-------------------|
|                    | <b>III. — NAVIGATION</b>   | francs.             |         | <b>VI. — MINES</b>  |                   |
| 81                 | Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires..  | 40.208.000          | 99      | Frais de recherches et de prospections minières. . . . .  | Mémoire.          |
| 82                 | Voies de navigation intérieure — Etablissement, amélioration et restauration. . . . .  | 2.000.000           | 100     | Aide à l'exploitation des mines de plomb et des mines de zinc de la métropole et des territoires d'outre-mer. . . . .   | 8.988.000         |
| 83                 | Exécution des travaux d'aménagement du système d'endiguement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche (Grésivaudan et Oisans) (loi du 27 juillet 1930)..... | 850.000             | 101     | Etudes et subventions en vue de l'amélioration de l'utilisation du combustible. . . . .   | 24.300            |
| 84                 | Etude des mesures nécessaires pour protéger les zones inondables et notamment les centres habités. — Frais de personnel et frais généraux. . . . .                                       | Mémoire.            | 101 bis | Attribution aux navires-citernes des subventions prévues par la loi du 10 janvier 1925.....   | 9.000.000         |
| 85                 | Dépenses relatives à l'attribution et à l'exploitation du matériel fluvial rhénan remis à la France en exécution de l'article 357 du traité de Versailles. . . . .                       | 13 113.000          |         | <b>Total</b> .....  | <b>18.012.300</b> |
| 86                 | Travaux de défense contre les eaux..   | 325.000             |         | <b>VII. — CHEMINS DE FER</b>  |                   |
|                    | <b>Total</b> .....   | <b>56 496.000</b>   | 102     | Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer (conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883) . . . . .  | 119.590.000       |
|                    | <b>IV. — PORTS MARITIMES</b>   |                     | 103     | Annuités aux grands réseaux de chemins de fer pour construire des lignes nouvelles (convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921).....  | 65.760.000        |
| 87                 | Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires.....  | 40.000 000          | 104     | Annuités aux grands réseaux de chemins de fer pour doublement de voies. . . . .   | 4.124 000         |
| 88                 | Ports maritimes. — Extension, amélioration et restauration.....  | 3.121.537           | 105     | Annuités aux compagnies du Nord et de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour le remboursement des sommes imputées par ces compagnies au compte du premier établissement en vertu de la loi du 26 décembre 1914 . . . . .  | 74.844 000        |
| 89                 | Remboursement d'avances faites à l'Etat pour les travaux d'amélioration des ports maritimes.....   | 4.576 692           | 106     | Annuités dues à l'administration des chemins de fer de l'Etat.....  | 32.044.000        |
| 90                 | Subventions aux ports autonomes...   | 3 276.450           | 107     | Service des emprunts émis par les grands réseaux en couverture des insuffisances d'exploitation des exercices postérieurs à 1926.....   | 1.099.000 000     |
| 91                 | Phares, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires   | 10.447.100          | 108     | Garantie d'intérêts aux réseaux secondaires. . . . .  | 15.300.000        |
| 92                 | Subvention sur les produit des jeux pour travaux de défense contre la mer. . . . .   | Mémoire.            | 109     | Insuffisance d'exploitations des chemins de fer secondaires d'intérêt général . . . . .   | 9.310.000         |
| 93                 | Subvention au département de la Gironde pour les travaux de défense contre la mer du littoral du Bas-Médoc, entre les Huttes et Soulac (loi du 15 août 1929).....                        | Mémoire             | 110     | Insuffisance du produit de l'exploitation des chemins de fer concédés placés sous séquestre ou frappés de déchéance. . . . .  | 3.450.000         |
|                    | <b>Total</b> .....   | <b>61.421.779</b>   | 111     | Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat sur les fonds avancés par les compagnies de chemins de fer, en exécution des conventions approuvées par les lois des 20 novembre 1883 et 29 octobre 1921. . . . . | 1.800.000         |
|                    | <b>V. — FORCES HYDRAULIQUES ET DISTRIBUTIONS D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE</b>  |                     | 112     | Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat sur les fonds avancés par la compagnie d'Orléans pour l'aménagement de la   |                   |
| 94                 | Service des forces hydrauliques. — Etudes et recherches scientifiques — Subventions. . . . .   | 202.500             |         |   |                   |
| 95                 | Service des forces hydrauliques. — Travaux préparatoires . . . . .   | 300 000             |         |   |                   |
| 96                 | Avances ou subventions aux entreprises de forces hydrauliques.....   | 8.946.000           |         |   |                   |
| 97                 | Subventions aux entreprises de transport d'énergie électrique.....   | 7.929 000           |         |   |                   |
| 98                 | Réseau électrique d'Etat. — Déplacement de lignes incombant à l'Etat   | Mémoire.            |         |   |                   |
|                    | <b>Total</b> .....   | <b>17.377.500</b>   |         |   |                   |

| CHAPITRES spéciaux | SERVICES  | MONTANT des CRÉDITS |     |   |
|--------------------|---|---------------------|-----|---|
|                    |   | francs.             |     | francs.   |
| 113                | Haute-Dordogne (loi du 31 juillet 1920, art. 133).....  | 6.500.000           |     | mins de fer révoqués à la suite de la grève de 1920 sans droit à pension et non réintégrés..... 200.000   |
| 114                | Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways. . . . .   | 19.109.700          | 120 | Indemnité compensatrice de 10 p. 100 aux agents et ouvriers des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.... 23.800.000   |
| 115                | Subventions annuelles aux départements et aux communes pour l'exploitation de services publics réguliers de transports par automobiles. . . . .   | 9.900.000           |     | <u>23.800.000</u>   |
| 116                | Subvention à l'Algérie pour les dépenses de chemins de fer.....   | 4.590.000           |     | <u>1.533.292.700</u>  |
| 117                | Subvention à la compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez.....  | 33.456.000          |     | <b>RECAPITULATION</b>   |
| 118                | Remboursement au réseau d'Alsace et de Lorraine des pensions et rentes d'accidents acquises avant le 11 novembre 1918 . . . . .   | 10.095.000          |     | I. — Personnel et frais généraux. 225.734.375   |
| 119                | Retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. — Versements à effectuer par l'Etat en exécution des lois des 22 juillet 1922 et 31 mars 1928. . . . . | 420.000             |     | II. — Routes. . . . . 863.062.550   |
|                    | Participation de l'Etat à la constitution de retraites en faveur des agents des grands réseaux de che-  |                     |     | III. — Navigation. . . . . 56.496.000   |
|                    |   |                     |     | IV. — Ports maritimes. . . . . 61.421.779   |
|                    |   |                     |     | V. — Forces hydrauliques et distributions d'énergie électrique. . . . . 17.377.500  |
|                    |   |                     |     | VI. — Mines. . . . . 18.012.300   |
|                    |   |                     |     | VII. — Chemins de fer..... 1.533.292.700  |
|                    |   |                     |     | Total..... 2.775.397.204  |
|                    |   |                     |     | A déduire : u   |
|                    |   |                     |     | Abattement opéré sur les traitements, salaires et indemnités (application des décrets des 4 avril 1934 et 16 juillet 1935). — Retard dans l'avancement (application du décret du 16 juillet 1935)..... 51.594.000 |
|                    |   |                     |     | <u>2.723.803.204</u>  |



## Modifications dans les Attributions et la Composition des Comités, Commissions, Conseils, etc.

### Commission consultative pour la répartition de primes aux mines de plomb et de zinc

Le Ministre des Travaux Publics,

Vu la loi du 24 juillet 1935, portant ouverture d'un crédit destiné à venir en aide aux mines de plomb et de zinc;

Vu l'arrêté interministériel du 30 octobre 1935, et notamment l'article 3, constituant une commission consultative appelée à préparer les textes des arrêtés prévus par l'article premier de la loi susvisée du 24 juillet 1935 et à donner son avis sur les questions soulevées par l'application de ces arrêtés;

Sur la proposition du conseiller d'Etat, directeur des Mines,

Arrête :

Article premier. — Sont nommés membres de la Commission consultative prévue par l'article 3 de l'arrêté interministériel ci-dessus visé du 30 octobre 1935 :

M. **Loiret**, inspecteur général des Mines, président.

M. **Dauvergne**, ingénieur en chef des Mines.

M. **Lafay**, ingénieur en chef des Mines.

M. le Directeur du budget et du contrôle financier au Ministère des Finances, ou son représentant.

M. **Éssig**, inspecteur des finances.

M. **Vilar**, directeur adjoint chargé des affaires algériennes au Ministère de l'Intérieur.

M. Masset, chef du bureau des Mines au Ministère des Colonies.

M. Giraudet, attaché à la sous-direction des relations commerciales au Ministère des Affaires étrangères.

M. Ricard, Ingénieur des Mines, conseiller technique au Ministère du Commerce.

M. l'Ingénieur des Mines, chef du service du contrôle et de la répartition des primes.

M. Chapelle, chef du 2<sup>e</sup> bureau de la direction des Mines, chargé de remplir les fonctions de secrétaire.

Art. 2. — Le conseiller d'Etat directeur des Mines est chargé de l'application du présent arrêté

Fait à Paris, le 21 novembre 1935.

LAURENT-EYNAC.



Par arrêté du 29 novembre 1935, M. Henri Charbon, président de section au Conseil d'Etat, et M. Silvain Dreyfus, inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, ont été renommés président et vice-président du Conseil de réseau des chemins de fer de l'Etat pour les années 1936 et 1937.



Par arrêté du même jour, M. Ganne, ingénieur civil, a été renommé membre du Comité de réseau des chemins de fer de l'Etat



Par arrêté du 23 décembre 1935, M. Fabre, inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, fera partie des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> sections du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Cette disposition aura son effet à dater du 1<sup>er</sup> décembre 1935.



### Conseil national économique

Le Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères,

Vu le décret du 16 janvier 1925;

Vu l'arrêté du 9 avril 1925;

Vu l'arrêté du 30 juin 1933;

Vu les arrêtés des 12 septembre et 17 novembre 1933, 19 février, 12 mai, 10 juillet et 28 novembre 1934, 5 janvier, 8 février, 26 mars et 26 juillet 1935,

Arrête :

Article premier. — Sont nommés, à compter du 30 juin 1935, membres du Conseil National Economique :

M. Dauvergne, membre de la Fédération des

associations des cadres supérieurs techniques des services publics, en remplacement de M. Weil.

Fait à Paris, le 24 décembre 1935.

PIERRE LAVAL.



### Port autonome de Strasbourg

Par décret du 1<sup>er</sup> janvier 1936 :

Est nommé membre du Conseil d'administration du port autonome de Strasbourg, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936, M. Armand, inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, en remplacement de M. Dusuzeau, démissionnaire.



Par décret du 14 janvier 1936 .

M. Surleau, directeur des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, est nommé à nouveau membre du conseil d'administration du port autonome de Strasbourg, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936.



### Comité consultatif des mines.

Par arrêté en date du 16 janvier 1936, ont été désignés pour faire partie du comité consultatif des mines jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1939, en sus des membres de droit et des membres désignés par voie d'élection :

M. Henry Chéron, sénateur.

M. Jeanneney, sénateur.

M. Léon Perrier, sénateur.

M. Thoumyre, sénateur.

M. Bataille, député.

M. Delsart, député.

M. de Ramel, député.

M. des Rotours, député.

M. Thivrier, député.

M. le directeur général des contributions directes et du cadastre au ministère des Finances.

M. le Directeur du budget et du contrôle financier au ministère des Finances.

M. Mattéi, conseiller d'Etat, directeur du personnel de l'administration générale et de la prévoyance sociale au ministère du Travail.

M. Lecuyer, directeur des affaires commerciales et industrielles au ministère du Commerce et de l'Industrie.

M. Coulondre, ministre plénipotentiaire, directeur adjoint à la direction des affaires politiques et commerciales au ministère des Affaires étrangères.

M. **Joyant**, inspecteur général des Ponts et Chaussées, correspondant à Paris du gouvernement général de l'Algérie.

M. Bosment, directeur général des établissements de Wendel.

M. de Retz, directeur général des mines domaniales de potasse d'Alsace.

M. Rieth, secrétaire du syndicat des mineurs de la Moselle.

M. Schott, secrétaire régional du syndicat indépendant des mineurs pour le département de la Moselle.

Ont été désignés pour remplir jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1937 les fonctions ci-après :

*Vice-président du comité consultatif des mines et*

*vice-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. le vice-président du Conseil général des Mines.

*Secrétaires adjoints rapporteurs :*

M. **Weill**, Ingénieur en chef des Mines.

M. Bauzin, maître des requêtes au Conseil d'Etat.

M. Chapelle, chef de bureau à la direction des Mines.



## Modifications dans la répartition des services

### Administration centrale

Par décret du 4 janvier 1936, les attributions des bureaux ci-après désignés de l'administration centrale du Ministère des Travaux Publics ont été fixés à nouveau de la manière suivante, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936, savoir :

#### DIRECTION DES VOIES NAVIGABLES ET DES PORTS MARITIMES

*Premier bureau des voies navigables.*

Canaux et rivières. — Etablissement, amélioration et entretien.

Amélioration et entretien des rivières du domaine public et des ouvrages qui en dépendent.

Etablissement, amélioration et entretien des canaux de navigation.

Construction des ports fluviaux et des voies ferrées des quais.

Travaux du port autonome de Strasbourg.

Travaux de défense contre les eaux.

Approbation des projets

Budget, Fonds de concours, Répartition des crédits.

Règlements d'entreprises. Contentieux.

*Deuxième bureau des voies navigables*

Exploitation et police des voies navigables.

Outillages. — Domaine public fluvial.

Concession et exploitation des ports fluviaux, des voies ferrées, des quais et des outillages publics. Bacs. Droits de stationnement au profit des communes sur les dépendances du domaine public fluvial. Contrôle des canaux concédés. Navigation de plaisance. Chômage des voies navigables. Police et exploitation de la pêche dans les rivières canalisées et canaux de navigation. Associations syndicales. Annonce des crues. Prises d'eau sur les cours d'eau et canaux du domaine public. Immatriculation et jaugeage des bateaux. Office national de la navigation. Contrôle du port autonome de Strasbourg. Contentieux. Coordination des transports par fer et par eau. Réglementation de l'affrètement en navigation intérieure.

## NOMINATIONS

---

Par décret du 15 décembre 1935, M. **Scotto di Vettimo** (Antoine), ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe (cadre des services détachés), a été nommé inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe, pour prendre rang du 1<sup>er</sup> janvier 1936.

### Cabinet du ministre

Par arrêté en date du 19 décembre 1935, M. Maurice **Forestier** a été chargé de mission au cabinet du ministre des Travaux Publics.

Par décret en date du 26 décembre 1935, M. **Leprince-Ringuet**, inspecteur général des Mines de 1<sup>re</sup> classe, a été nommé directeur du bureau de documentation minière à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936.

Par arrêté du 30 décembre 1935, a été reportée du 1<sup>er</sup> octobre 1935 au 1<sup>er</sup> octobre 1934, par application de la loi du 31 mars 1928 (art. 7), l'ancienneté, dans la 3<sup>e</sup> classe de leur grade, des ingénieurs ordinaires des mines dont les noms suivent, nommés à ce grade par décret du 31 octobre 1935, savoir :

MM. **Desrousseaux, Périneau, Saint-Guilhem, Bouillot, Hutter.**

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Par décret en date du 1<sup>er</sup> janvier 1936, les ingénieurs ordinaires de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées

dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, ont été nommés ingénieurs en chef de 2<sup>e</sup> classe, pour prendre rang du 1<sup>er</sup> janvier 1936 :

MM. :

**Creange** (Maurice).

**Pouyat** (René-Raoul-Marie).

**Larroque** (Justin).

**Gibert** (René-Victor-Paul).

**Cestre** (Louis-Maurice-Edmond).

Par arrêté en date du 16 janvier 1936 du ministre des Colonies, sont promus dans le cadre général des Travaux publics et des Mines des Colonies :

*Au grade d'Ingénieur en chef hors classe :*

M. **Jacquinet**, pour continuer ses services au département auprès de l'inspection générale des Travaux publics.

*Au grade d'Ingénieur principal de 1<sup>re</sup> classe :*

M. **Lizée**, pour continuer ses services à Madagascar.

M. **Lapébie**, pour continuer ses services en Afrique équatoriale française.

*Au grade d'Ingénieur principal de 2<sup>e</sup> classe :*

MM. **Crouzet** et **Decugis**, pour continuer leurs services à Madagascar.

M. **Haas**, pour continuer ses services en Afrique occidentale française,

et M. **Girod**, pour continuer ses services dans les mines françaises.

# MUTATIONS

Par arrêté du 23 décembre 1935, M. **Rumpler**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées, à Meaux, a été adjoint, sur sa demande, à la résidence de Versailles, à l'ingénieur en chef chargé du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Seine-et-Oise.

Il continuera, en outre, de suivre, sous l'autorité du directeur général des chemins de fer et des routes, toutes les questions se rapportant à l'exécution des travaux d'aménagement de la région parisienne et des grands itinéraires internationaux.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936.

Par arrêté du 23 décembre 1935, M. **Bernard**, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées à Provins, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Meaux, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Rumpler, appelé à une autre destination, savoir :

1<sup>o</sup> Arrondissement du Nord du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Seine-et-Marne;

2<sup>o</sup> Premier arrondissement du service de la navigation de la Marne entre le pont de la route nationale n<sup>o</sup> 51 à Epernay et Charenton.

M. Bernard sera attaché, en outre, au service hydrométrique et d'annonce des crues de la Marne (dans les départements de l'Aisne et de Seine-et-Marne, en amont du confluent du Grand-Morin).

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936.

Par arrêté du 24 décembre 1935, MM. **Feurnet** et **Pillot**, ingénieurs ordinaires de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, qui ont souscrit l'engagement de servir pendant six ans dans les colonies françaises, ont été mis à la disposition du Ministère des Colonies, à dater du 1<sup>er</sup> décembre 1935, pour être affectés à un emploi de leur grade en Afrique Occidentale Française.

Ils 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.

Par arrêté du 23 décembre 1935, M. **Ygoulin**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées (faisant fonction d'ingénieur en chef des Ponts

et Chaussées à Mende, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Saint-Etienne, à dater du 16 janvier 1936, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Thiollière**, appelé à une autre destination, savoir :

1<sup>o</sup> Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Loire;

2<sup>o</sup> Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin particulier de la Loire (1<sup>re</sup> section);

3<sup>o</sup> Service des forces hydrauliques du bassin de la Loire supérieure.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef

Par arrêté du 23 décembre 1935, M. **Guillot**, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées à Bourg, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Marseille, à dater du 16 janvier 1936, au service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. **Fabre**, promu au grade d'inspecteur général

Par arrêté du 23 décembre 1935, M. **Vidal**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées à Draguignan, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé sur sa demande, à la résidence de Bourg, à dater du 16 janvier 1936, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Guillot**, appelé à une autre destination :

1<sup>o</sup> Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de l'Ain;

2<sup>o</sup> Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Ain

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Par arrêté du 31 décembre 1935, M. **Gallien**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées à Saintes, a été chargé, sur sa demande, à la résidence d'Amiens, de l'arrondissement du centre du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Somme, en remplacement de M. **Doudrich**, placé dans la situation de congé hors cadres.

Il sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936.

Par arrêté du 9 janvier 1936, M. **Loubière**, sous-chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe, attaché au 3<sup>e</sup> bureau du personnel, a été chargé de ce bureau, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936, en remplacement de M. **Trillat**, nommé sous-directeur.

Aux termes d'un arrêté du 8 janvier 1936, M. **Dollet**, ingénieur adjoint des travaux publics de l'Etat à Donnemarie-en-Montois, inscrit au tableau de classement de 1935 pour la nomination directe au grade d'ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Provins, à dater du 16 janvier 1936, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Seine-et-Marne, en remplacement de M. **Bernard**, appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

Par arrêté du 14 janvier 1936, M. **Amédée Mannheim**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, en sus de ses attributions actuelles, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1936, des fonctions de secrétaire de la 4<sup>e</sup> section du Conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Boulloche**, nommé directeur adjoint à l'administration centrale du Ministère des Travaux Publics.

Par arrêté en date du 14 janvier 1936, M. **Bernard** (Paul-Raymond), Ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées, remis par le ministère de la Marine à la disposition de l'administration des Travaux publics, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Draguignan, à dater du 16 janvier 1936, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Vidal**, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1<sup>o</sup> Arrondissement du Nord-Est du service ordi-

naire des Ponts et Chaussées du département du Var;

2<sup>o</sup> Arrondissement du Nord-Est du service maritime du même département;

3<sup>o</sup> Deuxième arrondissement du service du contrôle des lignes de chemins de fer de Meyrargues à Nice et de Digne à Colomars.

Aux termes d'un arrêté du 15 janvier 1936, M. **Malavoy**, Ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des mines, remis, sur sa demande, par le ministère des Colonies, à la disposition de l'administration des Travaux publics, a été chargé, à la résidence de Marseille, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Charbonneaux**, appelé à une autre destination, savoir :

1<sup>o</sup> Sous-arrondissement minéralogique de Marseille-Nord;

2<sup>o</sup> Quatrième arrondissement du contrôle de l'exploitation technique et du matériel et de la traction du réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 27 janvier 1936.

Par arrêté en date du 16 janvier 1936, M. **Bonnisseau**, Ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées à Poitiers, a été attaché, sur sa demande, à titre provisoire, à la résidence de Paris, à dater du 1<sup>er</sup> février 1936, au secrétariat de la 3<sup>e</sup> section du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Par arrêté en date du 16 janvier 1936, M. **Blanchard**, Ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées à Soissons, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Poitiers, à dater du 1<sup>er</sup> février 1936, du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Vienne, en remplacement de M. **Bonnisseau**, appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

# LÉGION D'HONNEUR

---

Le Président de la République française,

Vu la déclaration du Conseil de l'ordre, en date du 10 décembre 1935, portant que les promotions et nominations comprises dans le présent décret sont faites en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur;

Sur la proposition du grand chancelier de l'ordre national de la Légion d'honneur,

Décète :

Article premier. — Sont promus au grade d'officier de la Légion d'honneur :

**Dreyfus** (Justin), ingénieur en chef honoraire des chemins de fer de l'État Chevalier du 12 juillet 1911.

Fait à Paris le 17 décembre 1935.

ALBERT LEBRUN,

Par le Président de la République :

*Le garde des sceaux, ministre de la Justice,*

LÉON BÉRARD.

Vu pour l'exécution :

*Le grand chancelier,*  
Général NOLLET.

Par décret en date du 18 janvier 1936, rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu l'avis du conseil des ministres;

Vu la déclaration du conseil de l'ordre, en date du 18 janvier 1936, portant que la promotion ci-dessous n'a rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur.

Est promu dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

*A la dignité de grand'croix*

M. Renault (Louis), industriel à Paris. Grand officier du 12 janvier 1932.

Par décrets en date du 16 décembre 1935, rendus sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu les déclarations du Conseil de l'ordre en date du 10 décembre 1935, portant que les promotions et nominations ci-dessous n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

*Au grade d'officier*

M. **Coyne** (André), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (service de l'aménagement de la haute Dordogne). Chevalier du 16 juin 1920.

M. Milliat (Charles-Marius), entrepreneur de Travaux publics à Grenoble. Chevalier du 30 juillet 1925.

*Au grade de chevalier*

M. André (Pierre), maire d'Auzon, ancien délégué mineur; 41 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Febvre (Pierre), Inspecteur principal de l'exploitation du réseau P.-O.-Midi; 38 ans 1/2 de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. Lambert (Emile), Ingénieur à Paris, chef de bureau principal à la Compagnie des Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée; 31 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 5 ans de mobilisation.

M. Molinier (Jules-Pierre-Marie), Industriel à Bagères-de-Bigorre; 42 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Renvoisé (Louis-Alfred), entrepreneur de Travaux publics à Ablon; 34 ans 1/2 de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 3 mois de mobilisation.

Par décrets en date du 13 janvier 1936, rendus sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu les déclarations du Conseil de l'ordre en date du 9 janvier 1936 portant que les promotions et nominations ci-dessous n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

*Au grade de commandeur*

M. Champy (Louis), directeur général de la Compagnie des Mines d'Anzin. Officier du 25 mars 1922

M. **Jouquet** (Jacques-Charles-Emile), Inspecteur général des mines. Officier du 19 septembre 1920.

M. Villain (Dieu-Marie-François), vice-président de la Société des Forges et Aciéries du Nord et de l'Est. Officier du 20 octobre 1911.

*Au grade d'officier*

M. Albouy (Emile-Henri-Marius), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Lot. Chevalier du 18 octobre 1920.

M. Dusauguey (Ernest-Joseph-Claude), administrateur de la Société de forces motrices Bonne et Drac. Chevalier du 19 septembre 1920.

M. Evrard (Charles-Alexis-Théodule-Alexandre), chef de bureau du secrétariat des travaux législatifs au cabinet du ministre. Chevalier du 31 janvier 1921.

M. Feuilly (Jules-Emile-Joseph), Ingénieur en chef au service de la voie, à la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Chevalier du 29 décembre 1923.

M. Kammerer (Victor-Alexandre-Henri), Ingénieur en chef de l'Association alsacienne des propriétaires d'appareils à vapeur, à Mulhouse. Chevalier du 2 février 1922.

M. Perilhou (Etienne), Directeur général de la Compagnie des mines de Béthune. Chevalier du 16 juin 1920.

M. Spitalieri de Cessole (Victor), président de la section des Alpes-Maritimes du club alpin français. Chevalier du 10 novembre 1920.

*Au grade de chevalier*

M. Abel (Pierre-Jean-Maurice), Directeur des Houillères de la Loire; 30 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 2 ans 8 mois de mobilisation.

M. Arbelet (Jules-François-Gabriel-Pierre), Chef du Contentieux à la Compagnie du Chemin de fer du Nord; 28 ans 1/2 de pratique professionnelle et services militaires, dont 4 ans 9 mois de mobilisation.

M. Aubert (Jean-Louis), Inspecteur du Contrôle du travail des agents de chemins de fer, à Lyon; 45 ans de services civils et militaires.

M. Bertoye (Louis-Benoit-Marie-Aimé), entrepreneur de Travaux publics à Paris; 38 ans de pratique professionnelle et services militaires, dont 2 ans de mobilisation.

M. Bienvenu (Fernand-Armand), Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe aux Chemins de fer de l'Etat, à Paris; 38 ans 1/2 de services civils et militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. Blanchard (Paul-Marie-Joseph-Ernest-Jean), Ingénieur à la Compagnie du Chemin de fer du Nord; 34 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans et demi de mobilisation.

M. Botte (François-Emile), entrepreneur de Travaux publics à Paris; 49 ans de pratique professionnelle.

M. Bureau, dit Bureau-Sénac (Pierre-Joseph), secrétaire général de la Fédération des Syndicats d'initiative de Guyenne-Gascogne-Côte-d'Argent; 39 ans et demi de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans et demi de mobilisation.

M. Carray (Henri-Charles-Constant-Xavier), sous-chef de bureau à la Direction du personnel de la comptabilité et de l'administration générale au ministère des Travaux publics; 25 ans de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. Caullier (Henri-Abel), Ingénieur des Travaux publics de l'Etat à Compiègne; 45 ans 7 mois de services civils et militaires, dont 3 ans 8 mois de mobilisation.

M. de Cesti (Alexandre-Louis-Hippolyte), Ingénieur électricien au Cannet (Alpes-Maritimes); 49 ans de pratique professionnelle et services militaires.

M. Charvet (Alexandre-Benoit), administrateur délégué de la Société Rhône et Rhin; 36 ans 1/2 de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. **Cointe** (Nicolas-François), Ingénieur des Ponts et Chaussées hors cadre, Ingénieur en chef à la Société générale de Chemins de Fer et d'Entreprises; 27 ans de pratique professionnelle et de services civils et militaires, dont 5 ans de mobilisation.

M. Cotal (Jean-Mathieu), industriel à Paris; 35 ans de pratique professionnelle.

M. Coudert (Pierre-Daniel-Auguste), Directeur des Acières d'Imphy; 30 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 11 mois de mobilisation.

M. Couturier (Honoré-Antoine-François), chef des Services de l'Exploitation des Chemins de fer de Provence; 42 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Damian (Jean-Paul-Louis), Ingénieur des Mines à Alès; 18 ans 1/2 de services civils et militaires.

Desplas (Jean-Baptiste-François), Inspecteur du Contrôle de l'Etat sur les Chemins de fer à Reims; 44 ans 1/2 de services civils et militaires, dont 4 ans 5 mois de mobilisation.

M. Etienne (Félix-Louis-Guillaume), capitaine de port à Nantes; 33 ans de services civils et militaires.

M. **Fontana** (Ernest-Michel-Clément), Ingénieur des Ponts et Chaussées à Laon; 20 ans 10 mois de services civils et militaires, dont 2 ans 5 mois de mobilisation.

M. Garrigues (Edmond-Pierre), Ingénieur des Travaux publics de l'Etat à Toulouse; 45 ans 1/2 de services civils et militaires, dont 4 ans 6 mois de mobilisation.

M. Gauvin (Paul-Marie-Joseph), Ingénieur des Travaux publics de l'Etat (service des mines) au Mans; 36 ans 1/2 de services civils et militaires, dont 2 ans de mobilisation.

M. Granier (Emile-Georges-Henri), Industriel, importateur de charbon; 28 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 5 ans de mobilisation.

M. Hygonet (Jean-Marius-Henri), Président de l'Union des Syndicats d'initiative de la Drôme, à

Montélimar; 25 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 11 mois de mobilisation.

M. Lair (Daniel), Chef du Contrôle commun aux grands réseaux de Chemins de fer français; 42 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. Lentz (Ernest), chef adjoint du Matériel et de la Traction aux Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine à Strasbourg; 29 ans 1/2 de services civils et militaires.

M. **Le Port** (Roger-Louis), Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en chef des travaux de Paris; 23 ans 1/2 de services civils et militaires, dont 4 ans 1 mois de mobilisation.

M. **Madray** (Jean-Etienne), Ingénieur des Ponts et Chaussées à Carcassonne; 20 ans de services civils et militaires, dont 4 ans 3 mois de mobilisation.

M. Mareschal (Pierre-Joseph-Laurent), chef des Exploitations de la Direction de Paris de la Compagnie Internationale des Wagons-lits et des grands express européens; 25 ans 1/2 de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. Mena (Jean-Léon-Charles-Auguste), Directeur des Mines et Usines de Pechelbronn à Merkwiller-Pechelbronn (Bas-Rhin); 31 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. Mery (Hippolyte-Marius), Inspecteur principal à l'Exploitation de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée; 34 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Mevel (Pierre), directeur de la Société anonyme de transports d'énergie Centre-Ouest à Paris; 28 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans de mobilisation.

M. Millot (Marcel-Eugène-Henri), Chef du Service commercial à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est; 34 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. **Morel** (Etienne-Paul), Ingénieur des Ponts et Chaussées à Privas; 25 ans 9 mois de services civils et militaires, dont 2 ans 10 mois de mobilisation.

M. Morlet (Gabriel-Gaston), Ingénieur des Travaux publics de l'État à Paris; 45 ans de services civils et militaires, dont 4 ans 6 mois de mobilisation.

M. Pernin (Hilaire), Directeur des Usines métallurgiques de Marquise (Pas-de-Calais); 43 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Petiet (Lucien-Émile), Ingénieur en chef aux Houillères d'Aubin (Aveyron); 35 ans de pratique professionnelle.

M. Petit (Henri-Antoine-Charles-Paul), journaliste touristique à Paris; 40 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. Petitmengin (Georges-Léopold-Edmond), sous-chef du Service électrique à la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans; 30 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Pillet (François-Jules), docteur en médecine, ancien médecin des Chemins de fer de l'État; 59 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Piquart (Henri), entrepreneur de Travaux publics à Noyelles-les-Vermelles (Pas-de-Calais); 37 ans de pratique professionnelle, dont 3 ans de mobilisation.

M. **Portafaix** (Maurice-Antonin-Augustin), Ingénieur des Ponts et Chaussées à Lyon; 20 ans de services civils et militaires, dont 2 ans de mobilisation.

M. Pujas (Jean), Président du Syndicat national des propriétaires de wagons-réservoirs de France; 42 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 1 an de mobilisation.

M. Rascle (Aimé-Pierre), Inspecteur principal à la Compagnie des Chemins de fer du Midi; 37 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Robbe (Marcel-Félix), Ingénieur des Travaux publics de l'État à Bouira (Algérie); 31 ans 11 mois de services civils et militaires, dont 4 ans 11 mois de mobilisation.

M. Roux (Louis-Charles), Directeur de la Société L'Est-Lumière; 36 ans 1/2 de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. Saucède (Henri-Lucien-Maris), Entrepreneur de Travaux publics à Constantine; 36 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 1 an de mobilisation.

M. Schwander (Pierre-René-Christophe), Directeur général de la Société des forces motrices du Refrain à Montbéliard; 34 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 11 mois de mobilisation.

M. Vaissaire (André-Prosper-Félix), entrepreneur de Travaux publics à Paris; 25 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Vauthier (Lucien), Directeur d'usines électriques à Marseille; 27 ans 1/2 de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

Par décrets en date des 16 décembre 1935, 13 et 20 janvier 1936, rendus sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu les déclarations du Conseil de l'ordre en date des 10 décembre 1935, 9 et 18 janvier 1936, portant que les promotions et nominations ci-dessous n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

*Au grade de commandeur*

M. Jourdain (Jacques-Marie-Eugène), vice-président, administrateur délégué de la Compagnie générale d'Electricité à Paris. Officier du 17 août 1927.

*Au grade d'officier*

M. **Berengier** (Marius-Louis-Joseph), Directeur général adjoint de la Société des grands travaux de Marseille. Chevalier du 4 mai 1916.

M. Morel (Eugène-Joseph), Directeur général des Mines d'Ostricourt. Chevalier du 23 octobre 1925.

*Au grade de chevalier*

M. Chaumény (Eugène), Entrepreneur de Travaux publics à Vichy; 36 ans 8 mois de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 8 mois de mobilisation.

M. **Dubroca** (Paul-Hippolyte-Jean-Louis), Ingénieur des Ponts et Chaussées à Tarbes; 26 ans de services civils et militaires, dont 4 ans de mobilisation.

M. Ducos (Bertrand), entrepreneur de transports à Aubagne; 50 ans de pratique professionnelle.

M. Gérard (François-Elisée), entrepreneur de Travaux publics à Chaville; 39 ans de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans de mobilisation.

M. Jollivet (Joseph), chef mécanicien de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à Dijon; 33 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. De Lavit (Philippe-Julien-Eugène-Antoine), sous-chef de bureau du secrétariat et des travaux législatifs au cabinet du ministre des Travaux publics; 24 ans 11 mois de services civils et militaires, dont 4 ans 4 mois de mobilisation.

M. Roux (Alphonse), Entrepreneur de transports et de déchargements à Levallois; 43 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Vassalo dit Vassale (Georges-Edouard), Entrepreneur de Travaux publics à Bône; 52 ans de pratique professionnelle et de services militaires.



Par décret en date du 14 janvier 1936, pris en Conseil des ministres, sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu la déclaration du Conseil de l'ordre portant que la promotion ci-dessous n'a rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur;

Vu les lois sur les récompenses nationales,

Est promu commandeur dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

M. Paul (Marcel), Président du Conseil d'administration de la Société des hauts fourneaux et fonderies de Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle). Officier du 4 septembre 1931. Titres exceptionnels : s'est consacré, depuis près de trente ans, au développement économique des nombreuses usines de cette Société qui s'est placée au premier rang dans l'industrie métallurgique qui lutte avec succès contre la concurrence étrangère.



Rectificatif au *Journal officiel* du 19 janvier 1936 . page 875, dernier alinéa, au lieu de : « Abel, Directeur des Houillères de la Loire », lire : « Directeur des Houillères de la Haute-Loire ».

Page 876, 8<sup>e</sup> alinéa, au lieu : « Carrey, 25 ans de services militaires », lire : « 25 ans de services civils et militaires ».



Par décrets en date des 20 et 22 janvier 1936, rendus sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu les déclarations du Conseil de l'ordre en date des 18 et 21 janvier 1936, portant que les nominations ci-dessous n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur;

Sont nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

*Au grade de chevalier*

M. Audugé (Denis), ancien ouvrier mineur à la Société des Houillères de Decize; 45 ans de pratique professionnelle.

M. Clapier (Albert), Directeur technique des Mines de Montrambert (Loire); 35 ans de pratique professionnelle.

M. Collomb (Joseph-Alexandre), Hôtelier à Huez (Isère); 34 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

M. Duplant (Eugène), secrétaire général de la Compagnie du gaz et de l'Electricité de Lyon; 30 ans 1/2 de pratique professionnelle et de services militaires, dont 4 ans 1/2 de mobilisation.

M. Judlin (Georges), Directeur de l'usine d'électricité et des tramways de la ville de Metz; 24 ans de pratique professionnelle.

M. Lambert (Léon-Albert), Industriel à Cormeilles-en-Parisis; 40 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

# COMMUNICATIONS PERSONNELLES

---

## I. — Changements d'adresse

*Ponts et Chaussées*  
*Ingénieurs en chef*

- MM. **Joffre**, 16, rue de Grossaux, Vierzon.  
**Lantenois**, 1, impasse St-Quentin, Soissons.

*Ingénieurs ordinaires*

- MM. **Bernard** (Paul), 10, rue de Châte, Meaux.  
**Faure**, 9, rue du Fouret, Tulle.  
**Gaspard** (Roger), 10, bd Port-Royal, Paris-5<sup>e</sup>.  
**Lecoanet**, ingénieur en chef de la voie des chemins de fer algériens, 22, bd St-Saens, Alger.  
**Malet** (Raymond), 41, rue Gounod, Nice.  
**Meunier** (Joseph), Djibouti.  
**Rumpler**, 244, boulev. St-Germain, Paris-7<sup>e</sup>.  
**Uhry**, 39, avenue du Roule, Neuilly-s.-Seine.

*Mines*

*Inspecteurs généraux*

- MM. **de Pontevès**, 31, Parc de Montretout, Saint-Cloud.  
**Rodhain**, 6, rue Léon-Gatin, Versailles.

*Ingénieur ordinaire*

- M. **Charbonneaux**, 3, rue du Général-Langlois, Paris (16<sup>e</sup>).

## II. — Changement de nom

Par décret du 26 décembre 1935 (*J. O.* du 5 janvier 1936) :

M. **Saligot** (Jacques-Gaston-Félix-Jean), né le 9 janvier 1909 à Mont-Saint-Aignan (Seine-Inférieure), et sa fille mineure, sont autorisés à substituer à leur nom patronymique celui de « **Saigot** » afin de s'appeler légalement à l'avenir « Saigot » au lieu de « Saligot ».

## III. — Adhésion à l'Association

- M. **Legoux**, ingénieur des Ponts et Chaussées.

## IV. — Démission de l'Association

- M. **Daval**, Ingénieur en chef des Mines.

## V. — Souscripteur perpétuel.

- M. **Issarte**, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

## VI. — Mariage

- M. **Le Vert**, ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part de son mariage avec Mlle Monique Treuille (19 décembre 1935).

## VII. — Naissances

Le camarade Pierre **Couderq**, ingénieur ordinaire à Tarbes, et Mme Pierre Couderq, font part de la naissance de leur fille Anne-Marie. — 19 décembre 1935.

## VIII. — Décès

- MM. **Deval**, inspecteur général des Ponts et Chaussées en activité.

**Bergès**, ancien ingénieur des Ponts et Chaussées.

**Schoendoerffer**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Le camarade **Morane** a la douleur de faire part du décès de son père, M. Pierre-Charles Morane.

M. Jean **Voisin**, inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, a la douleur de faire part du décès de Mme Jean Voisin, son épouse.



ADRESSE  
TÉLÉGRAPHIQUE

PLACHACIM-PARIS  
Registre du Com.  
Seine 46 319



TÉLÉPHONE :

Botzaris 86-00

(7 lignes groupées)

Inter-Botzaris : 21

(6 lignes groupées)

ÉTABLISSEMENTS  
**POLIET & CHAUSSON**

CAPITAL : 125 MILLIONS

**125, Quai de Valmy - Paris - 10<sup>e</sup>**

CIMENTS

CHAUX

PLATRES

PRODUCTION ANNUELLE : 2.000.000 DE TONNES

---

SOCIÉTÉ DU  
**GAZ DE PARIS**

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

6. RUE CONDORCET. - PARIS. 9<sup>e</sup>

■

**GOUDRONS PREPARES**

POUR LES ROUTES

Conformes aux Spécifications du Ministère des Travaux Publics

**BRAIS**

POUR: TARMACADAM  
REVÊTEMENTS SPÉCIAUX  
JOINTOIEMENT  
DES PAVÉS DE BOIS

**HUILES**

POUR : FLUXAGE DES BITUMES  
IMPRÉGNATION DES PAVÉS  
DE BOIS ET TOUS USAGES

S'adresser au Service Commercial : 6, RUE CONDORCET. PARIS (1<sup>ix</sup>e)

Tél. TRUDAINE 73.00 (10 lignes)

R C Seine 45.943

Ad. Tél. SOUPRODOS. 83. PARIS