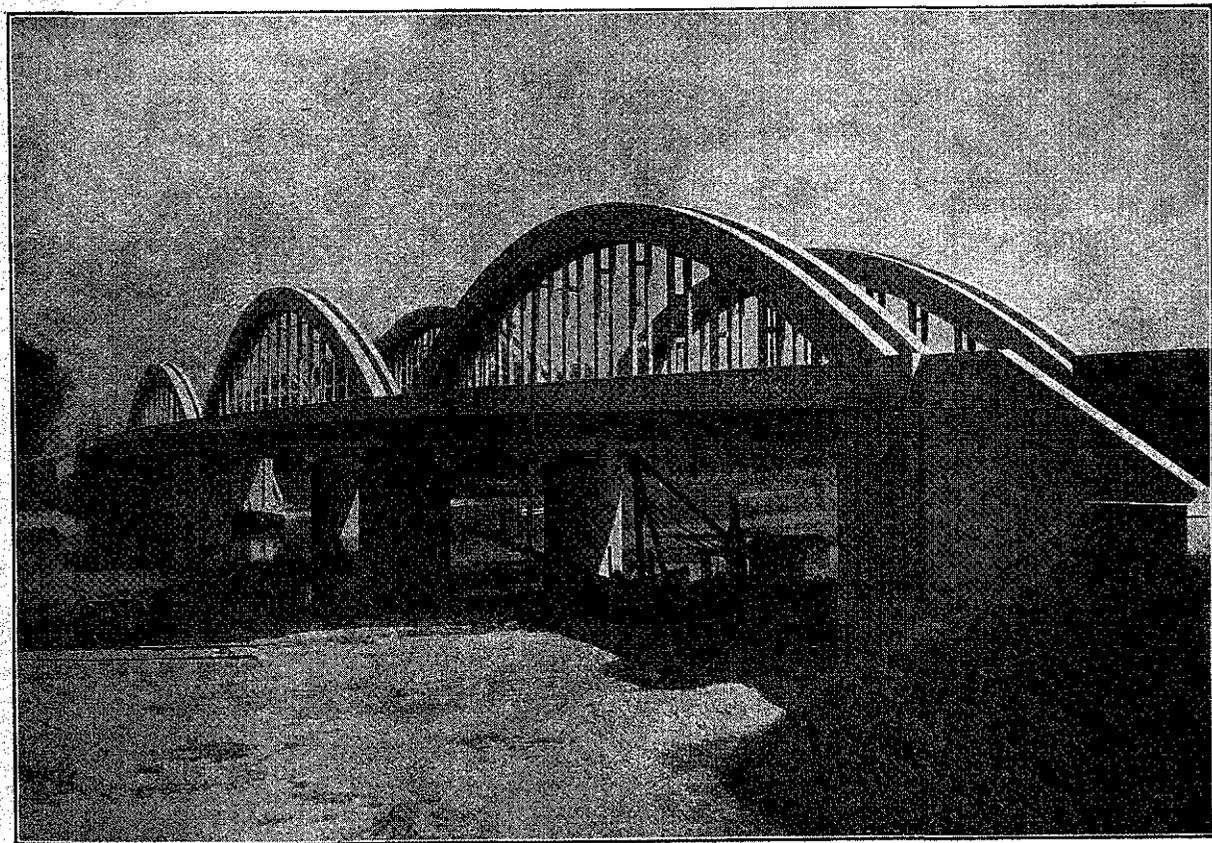


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

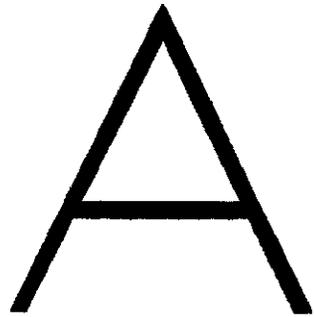
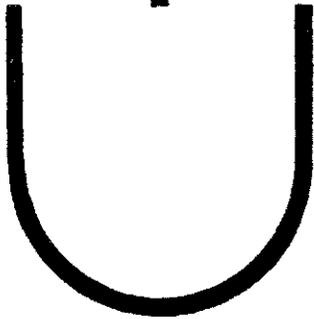
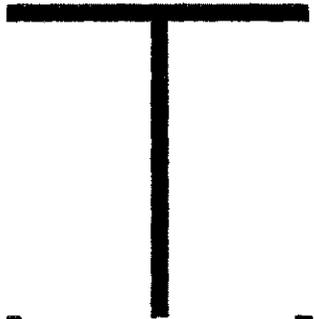
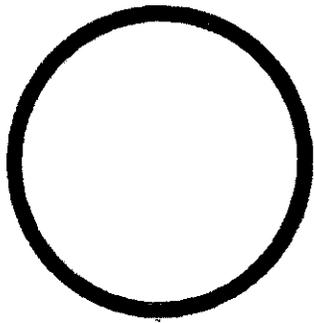
BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28, Rue des Saints-Pères, PARIS



PONT DE LA CITADELLE A STRASBOURG



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

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

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

Palplanches,
Appareils de levage,
Ponts,
Aciers spéciaux.

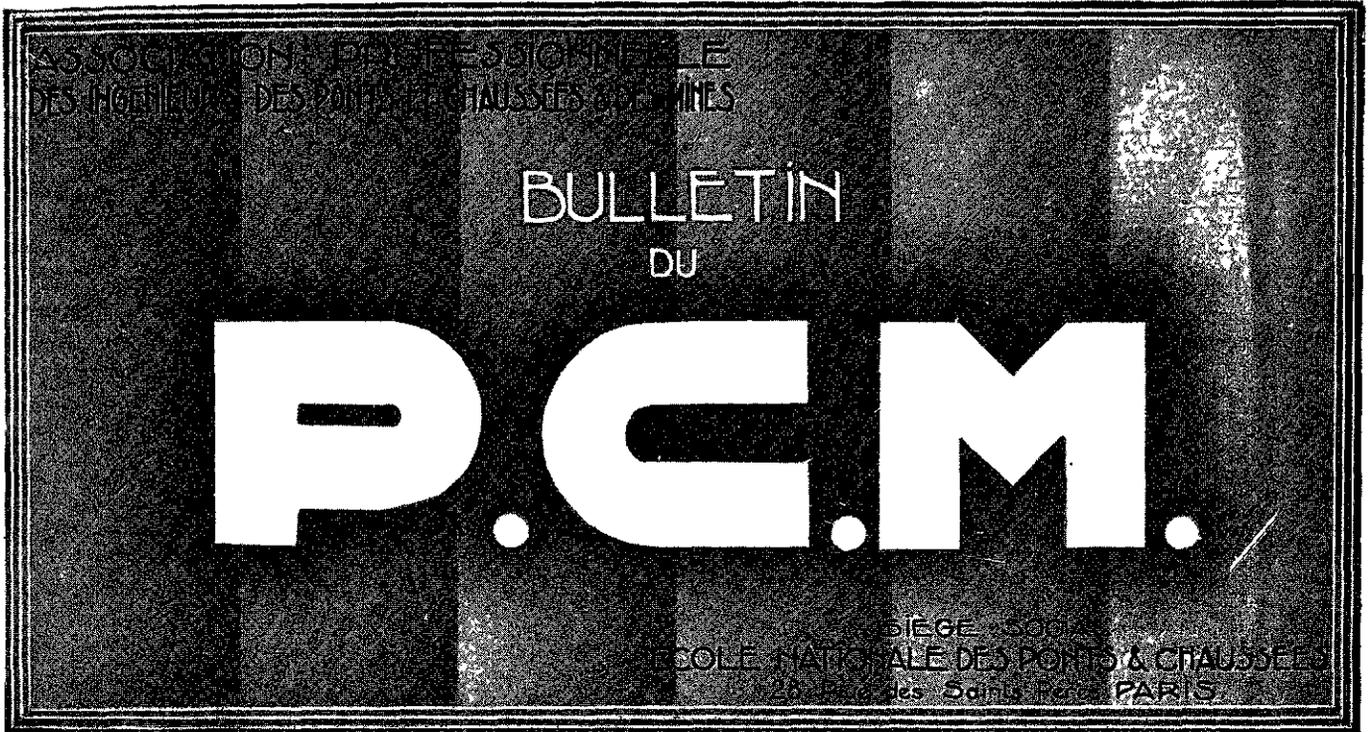
Adressez-vous à L'OTUA si vous désirez avoir des renseignements concernant les travaux de ce genre, effectués en France et à l'étranger.

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8^e)

Téléphone : LABORDE 72-13



Service Publicité : J. ARNAUD, 19, Avenue Félix-Faure, Paris 15^e. - Tél. : Lecourbe 97-42.

SOMMAIRE

	Pages		Pages
PROCES-VERBAUX DES SEANCES DU COMITE		MUTATIONS.....	100
Réunion du 11 février 1936.....	84	MODIFICATIONS DANS LA REPARTITION	
LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA		DES SERVICES.....	101
ROUTE. N. Cointe. (<i>Suite et fin</i>).....	87	MODIFICATIONS DANS LA COMPOSITION	
NOTE TECHNIQUE. ACCIDENT SURVENU		DES COMITES, CONSEILS, ETC.	101
AU PONT DE L'OUED YKEM. G. Coupret. ...	93	COMMUNICATIONS PERSONNELLES.	103
ASSOCIATION ARTISTIQUE DE L'ADMINIS-		LEGEON D'HONNEUR — RECTIFICATIF. . . .	103
TRATION DES TRAVAUX PUBLICS.....	98	LISTE DES INGENIEURS DES PONTS ET	
NOTES ET DOCUMENTS.....	99	CHAUSSEES ET DES MINES — ERRATA....	104
QUESTIONS ECRITES.	100		



PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Réunion du 11 février 1936

Présents : MM. *Dauvergne, Parent, Rodhain, Buisson, Beau, Ricard, Prot, Bisch, Muffang, Curet, Koch, Boutet, Claudon, Bordier, Godin, Chavagnac, de Fargues, Gentual, Mayer, Renault, Couture.*

Excusés : MM. *Ludmart, Luzinier et Pizon.*

La séance est ouverte à 14 h. 30

Procès-verbal de la dernière séance. — Le procès-verbal de la séance du 19 janvier 1936 est approuvé.

Questions examinées au cours de la présente séance :

- 1° Statut des Ingénieurs Coloniaux
- 2° Budget du P.C.M.
- 3° Avancement.
- 4° Prélèvement de 10 % sur les honoraires.
- 5° Cartes de circulation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées sur les chemins de fer.
- 6° Contrôle du gaz.
- 7° Election d'un délégué au Groupe de Marseille.

1° Statut des Ingénieurs coloniaux.

M. le Président fait connaître qu'il a reçu communication du projet de statut des Ingénieurs coloniaux, mis au point par les services du ministère des Colonies et tendant à l'institution d'un cadre général des Ingénieurs coloniaux.

A la suite d'un examen auquel ont collaboré MM. Parent, Beau et Bordier, les observations du P.C.M. ont été traduites dans une note qui a été remise à M. Maître-Devallon, Inspecteur général des Travaux publics des Colonies — et qui doit être présentée à M. le ministre des Colonies au cours d'une prochaine audience.

M. *Dauvergne* fait un résumé succinct des questions qui ont retenu l'attention du P.C.M. :

a) Nécessité d'améliorer la situation des jeunes Ingénieurs du cadre général qui, dans le nouveau régime, seraient lourdement pénalisés par rapport à la situation antérieure et en outre nettement défavorisés par rapport aux grades supérieurs.

L'exagération du séjour prévu dans les échelons inférieurs d'Ingénieur principal du cadre des Colonies, est une mesure antisociale et susceptible de nuire à la qualité du recrutement

Le P.C.M. a présenté des propositions concrètes tendant à améliorer le classement et à réduire les délais d'avancement des Ingénieurs principaux des classes inférieures.

b) Application aux jeunes Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, classés dans les services coloniaux à leur sortie de l'École en 1934, de dispositions transitoires telles que les Ingénieurs d'une même promotion ne soient pas défavorisés les uns par rapport aux autres.

c) Réduction des délais d'avancement prévus pour les Ingénieurs du cadre général, de manière que les promotions d'Ingénieurs en Chef puissent intervenir vers l'âge de 40 ans et celles d'Ingénieur général vers 50-51 ans.

d) Assouplissement des dispositions devant régler la proportion des Ingénieurs principaux et des Ingénieurs en chef provenant directement du cadre métropolitain au-dessus d'un certain grade.

e) Introduction de dispositions telles que la remise à la disposition de leur Corps d'origine des Ingénieurs détachés dans le cadre colonial ne vienne pas contrarier l'avancement des Ingénieurs du cadre métropolitain. Ces dispositions sont d'autant plus justifiées que les limites d'âge des Ingénieurs en chef et Ingénieurs généraux du cadre colonial seraient abaissées à 55 et 57 ans. En outre, les Ingénieurs détachés aux Colonies pendant la presque totalité de leur carrière devraient être retraités à la limite d'âge afférente à l'emploi colonial assuré.

f) Maintien des avantages dont bénéficient actuellement les ingénieurs du cadre indochinois

En outre, le P.C.M. a demandé que le projet soit soumis au ministère des Travaux Publics qui est directement intéressé à la question du détachement et de la réintégration des Ingénieurs et qui a contresigné le décret concernant le cadre indochinois.

A la suite de cet exposé, le Comité approuve à l'unanimité les conclusions de la note ci-dessus résumée.

2° Budget du P.C.M.

M. le Président fait un résumé de la situation financière de l'Association.

L'insuffisance constatée au cours du précédent exercice (15.000 fr. environ) et qui s'est reproduite proportionnellement pour les premiers mois de l'exercice 1935-1936 est due, pour sa majeure partie, au déficit laissé par la publication du bulletin, déficit qui s'est élevé, l'an dernier, à plus de 30 000 francs.

La première mesure à prendre est donc d'assurer l'équilibre financier de cette publication.

A cet effet, M. *Dauvergne*, en accord avec M. *de Jacques* et M. *Prot*, a eu divers entretiens avec M. *Ainaud*, chargé de la publicité et de l'impression du bulletin. Plusieurs mesures ont été immédiatement arrêtées en vue de la réduction des dépenses; elles concernent notamment la modification du brochage, la qualité du papier, la suppression des caractères gras, la limitation des clichés susceptibles de produire dans l'ensemble une économie annuelle de l'ordre de 6 000 francs. La suppression de la reproduction des adjudications, intervenue depuis le début de l'année, produira une réduction annuelle de dépenses de l'ordre de 11 000 francs. D'autres mesures seront prises pour limiter le nombre de

pages de chaque bulletin par un meilleur aménagement de la disposition des articles, des comptes rendus mensuels de l'activité du Comité et des Groupes, des communications diverses.

M. le Président espère que ces diverses mesures, qui ne produiront leur effet global qu'à partir du mois de mars, doivent permettre dans l'avenir d'équilibrer sensiblement le budget du bulletin, à la condition que les recettes de publication se maintiennent aux environs de 60 000 francs par an (contre 67.000 fr. en 1934-1935).

Pour l'exercice en cours, la plupart de ces mesures ne pourront porter effet qu'à partir du mois de mars et il faut, de ce fait, s'attendre à un certain déficit; toutefois, pour les trois premiers mois (novembre 1935 à janvier 1936) l'insuffisance du bulletin ne s'est élevée qu'à 3.876 francs (contre 11.766 francs pour les trois premiers mois de l'exercice précédent).

En ce qui concerne les rémunérations de personnel employé par l'Association (MM. Houbin, Blée et Le Creurer), le Comité décide le maintien des indemnités annuelles ou mensuelles antérieures.

M. le Président signale que M. Houbin lui a fait part du départ prochain de M. Blée qui assure, en particulier, le service important des abonnements collectifs.

Il propose au Comité l'engagement d'un secrétaire (sténodactylo) qui ne consacrerait, chaque jour, qu'une demi-journée au service de l'Association. Grâce à cette limitation de la durée du travail, suffisante pour assurer dans des conditions convenables, les services demandés, la rémunération du dit auxiliaire (homme ou femme) pourrait être limitée à 500 francs par mois, ce qui procurerait, sur les dépenses actuelles, une économie permettant l'installation du téléphone dans le bureau de l'Association et l'acquisition d'une machine à écrire. Le service serait ainsi assuré, dans des conditions plus régulières qu'actuellement et à moindres frais.

Le Comité demande à son bureau et à M. Houbin de rechercher une secrétaire susceptible d'accepter d'être engagée aux conditions précédentes.

En ce qui concerne les recettes, le Comité est d'avis que chaque Chef de Groupe intervienne auprès des Camarades dont les cotisations sont en retard ou qui ne sont pas adhérents de l'Association. A cet effet, M. le Président remet aux Chefs de Groupe la liste des adhérents qui sont en retard pour le paiement des cotisations, et celle des Camarades qui ne sont pas membres de l'Association.

En outre, M. le Président donne lecture d'un appel à la solidarité de tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, qui sera inséré dans le bulletin de février et dont les termes sont approuvés par le Comité.

3° Avancement.

M. le Président fait connaître qu'il a remis le 1^{er} février à M. le Directeur du Personnel le vœu émis par l'Assemblée générale du 19 janvier.

Il rappelle qu'à la date du 25 janvier, il a envoyé aux Chefs de Groupes une note leur demandant de mettre à l'étude les diverses questions intéressant l'avancement qui ont été résumées dans un vœu émis le 19 janvier par l'Assemblée générale du P.C.M.

M. *Dauvergne* signale tout d'abord la situation difficile des Ingénieurs de 3^e classe, 1^{er} échelon. Il rappelle que ceux-ci ne touchent actuellement qu'un traitement statutaire de

22.000 francs contre 5.000 francs avant guerre, ce qui fait ressortir un coefficient de 4,4 alors que les autres fonctionnaires bénéficiant de traitements de même ordre sont au coefficient 6. Les traitements ci-dessus ont en outre été par deux fois réduits par les décrets-lois, de telle sorte que les Ingénieurs de 3^e classe, 1^{er} échelon, se trouvent actuellement à un coefficient inférieur à 4. Enfin, le décret-loi sur l'avancement, en augmentant d'un an le séjour dans l'échelon inférieur est venu apporter une pénalisation supplémentaire à la situation des jeunes.

Au nom des élèves-ingénieurs, M. *Couture* signale que les Ingénieurs débutant dans la carrière sont désavantagés par rapport à leurs camarades de promotion restés dans l'Armée. Il rappelle que les Ingénieurs sortis de l'École d'application touchent davantage pendant leurs années de service militaire comme sous-lieutenants, que lorsqu'ils ont pris leurs postes définitifs. L'augmentation de la durée du stage dans l'échelon inférieur de la 3^e classe rend la situation des jeunes extrêmement difficile et une réforme immédiate apparaît indispensable.

Parmi les premières mesures à envisager, le Comité est d'avis que le grade d'élève-ingénieur soit transformé en celui d'ingénieur-élève, équivalant au grade de stagiaire par lequel débutent les Inspecteurs des Finances et les auditeurs au Conseil d'Etat; cette modification permettrait le retour à la situation d'avant guerre par la suppression de l'échelon inférieur de la 3^e classe et les jeunes Ingénieurs pourraient ainsi, lors de leur prise de service effectif, être promus directement à l'échelon supérieur.

M. le Président demande à MM. *Renault* et *Couture* de préparer un rapport spécial sur les mesures susceptibles d'améliorer la situation des Ingénieurs débutants.

M. *Dauvergne* met ensuite en discussion la question générale de l'avancement et demande aux Chefs de groupes de faire un exposé des suggestions qu'ils ont recueillies à l'intérieur de leur groupe.

M. *Beau*, au nom d'un certain nombre de camarades, indique qu'une première mesure susceptible d'améliorer l'avancement serait de faciliter les mises en congé hors cadre et en service détaché. La réglementation actuellement en vigueur à cet égard a été prise par le ministre des Travaux Publics en 1927 alors que l'Administration cherchait à s'opposer au départ de très nombreux fonctionnaires. Les conditions s'étant totalement modifiées, il paraît possible de revenir sur certaines décisions prises à cette époque.

Au point de vue de la mise en service détaché des Ingénieurs, M. *Koch* signale la situation paradoxale, du point de vue de la constitution des retraites, des Ingénieurs en service détaché et notamment de ceux qui entrent au Service de la Ville de Paris ou dont le contrat de services vient d'être renouvelé; ils sont obligés de verser, en sus des 6 % antérieurement prévus, 12 % à l'Etat en vue de la constitution de leur retraite, soit en tout 18 %. L'Etat a en effet exigé des collectivités, qui emploient des Ingénieurs en service détaché, de se substituer à lui pour verser la part de l'employeur en vue de la constitution de la retraite de ces fonctionnaires, part qui a été fixée à 12 %. La Ville de Paris, qui cependant assure une retraite à ses propres agents, a décidé de reporter cette charge sur les fonctionnaires en service détaché. Un taux de 18 % est nettement exagéré et est susceptible de nuire à la mise d'Ingénieurs en service détaché, en plaçant d'ailleurs ceux-ci dans une situation infé-

rieure à celle des fonctionnaires locaux. Un projet de loi déposé à la Chambre des Députés le 8 novembre 1934 a d'ailleurs reconnu le caractère excessif du taux de 12 % qui serait ramené à 6 %. Mais ce projet de loi n'a pas encore abouti. La question reste donc à suivre sous ses divers aspects.

M. Koch signale en outre que les mesures prises par la Ville de Paris ont fait l'objet d'un recours contentieux aux Conseils d'Etat, recours où le P.C.M. est partie et qui est actuellement en cours.

M. Parent rappelle que, parmi les solutions envisagées par l'Assemblée générale, un abaissement de l'âge de la retraite avait été préconisé par un certain nombre de camarades. Il a étudié avec soin les répercussions d'une telle mesure sur l'avancement des jeunes promotions. En raison de l'âge auquel ont été nommés ou promus les Inspecteurs généraux et les Ingénieurs en chef actuellement en service, un rajeunissement sensible des cadres supérieurs n'aurait que des effets très limités sur l'avancement de l'ensemble du corps. Il permettrait évidemment la promotion au grade supérieur d'un nombre, d'ailleurs réduit, d'Ingénieurs et d'Ingénieurs en chef; mais une fois ces promotions effectuées, la situation actuelle se reproduirait avec la même acuité.

M. Parent voit une solution dans le rétablissement d'un certain nombre de postes d'Ingénieurs en chef qui ont été supprimés depuis la guerre et dans une modification du nombre respectif des Ingénieurs, Ingénieurs en chef et Inspecteurs généraux en service.

M. Muffang donne connaissance du vœu émis par le Groupe du Nord et tendant à l'abaissement de l'âge de la mise à la retraite. Il s'associe aux propositions de M. Parent et signale qu'un certain nombre de services importants pourraient comporter, à côté de l'Ingénieur en Chef, un Ingénieur en Chef-adjoint, susceptible de décharger celui-ci d'une partie du travail écrasant qui lui incombe.

M. Koch indique que, par exemple dans les ports autonomes, cette création semblerait réalisable sans qu'il en résulte de charges nouvelles pour le budget de l'Etat. La création de postes d'Ingénieurs en Chef adjoints pourrait également être de nature à faire cesser certaines critiques concernant la multiplicité des tâches assumées par certains services particulièrement chargés et à assurer une certaine continuité lors des changements de personnes.

M. le Président retient les diverses suggestions qui lui ont été soumises au cours de la discussion et demande à une Commission comprenant MM. Clandon, Beau et Koch de préparer, pour la prochaine réunion, une note dans laquelle seront proposées les diverses mesures susceptibles d'améliorer, dans toute la mesure du possible, la situation actuelle de l'avancement.

4° Prélèvement de 10 % sur les honoraires.

M. Dauvergne donne connaissance d'une note envoyée le 17 janvier par le Ministère des Travaux Publics (Comptabilité-2^e Bureau) aux Ordonnateurs secondaires, au sujet de l'application du prélèvement de 10 % sur les honoraires d'architectes payables sur les fonds affectés à l'exécution du Plan des Grands Travaux contre le chômage. Le prélève-

ment de 10 % n'est applicable qu'à la fraction des honoraires d'architecte égale à 20 % seulement du montant total des émoluments qui leur sont attribués, les 80 % restant étant considérés comme représentant le remboursement des dépenses qu'ils exposent pour l'exécution de leurs travaux.

M. Renault estime ce précédent intéressant pour obtenir de l'administration la suppression du prélèvement sur la part des sommes versées aux Ingénieurs en représentation des frais réels tels que les frais de déplacement. Une démarche sera faite dans ce sens à la Direction du Personnel.

5° Cartes de circulation sur les Chemins de fer.

M. le Président signale qu'il a été saisi de demandes en vue d'obtenir le rétablissement des cartes de circulation sur les chemins de fer qui ont été supprimées aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées en 1933, et qui, sur certains Réseaux (Etat, P.-L.-M. et Nord) étaient valables sur l'étendue de leur service, avec accès à la résidence de l'Ingénieur en Chef.

Il apparaît anormal que, parmi tous les fonctionnaires des départements, seuls les Ingénieurs des Ponts et Chaussées n'aient pas de cartes de circulation sur l'étendue de leur service.

M. le Président fait connaître qu'il examinera cette question.

6° Contrôle du gaz.

M. le Président donne connaissance d'une communication de M. Wahl, Ingénieur en Chef de l'Yonne, qui transmet une circulaire du Maire d'Auxerre aux Maires des différentes villes de France, suggérant la création d'un « petit office spécial à la révision des conventions « gaz et électricité » sous les auspices des Associations des Maires de France.

Le dossier de l'affaire est remis à M. Mayer qui l'examinera et prendra contact, s'il y a lieu, avec M. le Maire d'Auxerre.

7° Election d'un délégué du Groupe de Marseille.

Le Comité constate que le Groupe de Marseille n'a pas encore fait connaître le nom du délégué qui aurait dû prendre séance le 19 janvier pour remplacer M. Villeveille.

Il charge son bureau de se renseigner, à cet égard, auprès de M. Villeveille.

Prochaine séance du Comité.

En vue de réduire le temps qui s'écoule entre chaque séance du Comité et la publication du compte rendu de cette séance dans le bulletin, le Comité décide qu'à l'avenir ses réunions auront lieu le 4^e mardi de chaque mois au lieu du 2^e.

A titre transitoire, la prochaine séance sera fixée au mardi 17 mars. Elle sera précédée du déjeuner traditionnel à la Maison des X.

M. le Président demande en outre aux délégués de groupe de lui faire parvenir les comptes rendus mensuels de l'activité de leur groupe avant le dernier jour de chaque mois.

La séance est levée à 17 h. 30.

Le Secrétaire,
A. MAYER.

Le Président,
H. DAUVERGNE.

La Coordination du Rail et de la Route (Suite et fin)

par M. COINTE, Ingénieur P. C. en congé h. c.

NOTA. — Cette étude, qui date de décembre 1935, est publiée sous la seule responsabilité de son auteur. Le début en a été inséré au Bulletin de janvier 1936, page 6.

La Coordination des Transports de marchandises Les Transports privés

Le problème de la coordination des transports de marchandises est un problème bien plus délicat que celui de la coordination des voyageurs.

Dans presque tous les pays étrangers, on a pratiquement, par des mesures d'autorité, réalisé la coordination des transports de voyageurs, bien avant que la France consente à supprimer la liberté du commerce en cette matière. Mais en ce qui concerne les transports de marchandises, il faut avouer que les pays étrangers n'ont pratiquement rien fait.

La France tente donc actuellement en ce domaine un véritable essai d'avant-garde; l'avenir nous dira si les formules actuellement en gestation permettent de supprimer pratiquement une telle concurrence entre le rail et la route.

La charte de la coordination des services de marchandises consiste actuellement non seulement en les principes de la coordination édictées par le décret du 19 avril 1934, mais également en les décrets-lois des 10 juillet et 30 octobre 1935 qui ont prévu la possibilité d'instituer par décret des redevances exigibles de tous les transporteurs routiers de marchandises, tant publics que privés, enfin et surtout en le décret du 13 juillet 1935, auquel il convient de se reporter pour toutes les nombreuses règles de détail qui ont déjà été édictées.

Au point de vue économique, les considérations exposées plus haut d'une façon générale valent pour les entreprises de transports publics de marchandises, avec cette différence toutefois que des fraudes (1) particulièrement nombreuses et difficiles à réprimer sont à craindre du fait de l'importance des transports privés qui, d'après certains renseignements, serait de l'ordre de grandeur de 9/10^e des transports automobiles de marchandises.

(1) Il a été vite reconnu que des arrangements en vue de rendre privés de nombreux transports revêtant précédemment un caractère de transports publics, auraient facilement permis de tourner la réglementation des transports publics.

Par exemple, les propriétaires de deux catégories de marchandises utilisant les parcours des mêmes véhicules, l'un à l'aller, l'autre au retour, se seraient associés sous une forme ou sous une autre, pour n'avoir plus à transporter que des marchandises appartenant à leur association.

Or, non seulement de graves difficultés se sont élevées lorsqu'il s'est agi de définir les transports publics par opposition aux transports privés, mais encore le souci de renforcer le contrôle a amené les pouvoirs publics à instituer pour les transports privés eux-mêmes, un système de déclarations, de licences et même le paiement de redevances, comme pour les transports publics, dès qu'ils prétendent concurrencer le rail plus loin que l'étendue de deux départements (2).

C'est là un impôt supplémentaire destiné à paralyser l'automobile au bénéfice du chemin de fer, dont il faut reconnaître le principe, *sinon les modalités*, conforme à la doctrine des principaux économistes, même lorsqu'il est étendu aux transports privés.

Sur la distinction des transports publics et privés, la discussion n'est pas encore close.

L'article 4 du décret du 13 juillet définit, en principe, comme transports privés ceux qu'effectue une personne ou société pour déplacer des marchandises lui appartenant, ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie, ou de son exploitation, au moyen de véhicules lui appartenant, ou mis à sa disposition exclusive pour une durée ininterrompue d'au moins trois mois.

Lorsqu'au contraire, un camion est donné en location pour une durée inférieure à trois mois, il y a transport public et c'est l'entreprise qui donne ses véhicules en location qui est réputée transporteur public, aux lieu et place du locataire (article 6).

Cette solution, avec la discontinuité qu'elle comporte pour la durée de trois mois de location, a été vivement critiquée; c'est à son propos que, pour la première fois les experts du Comité de Coordination ont, en juin dernier, recouru à l'arbitrage. Elle a d'ailleurs fait déferer le décret du 13 juillet 1935 en Conseil d'Etat par la Chambre Syndicale des Loueurs de Véhicules industriels, motif pris de ce

(2) L'article 1^{er} du décret du 30 octobre 1935 stipule :

« A dater du 1^{er} janvier 1936, les transports privés de marchandises, tels qu'ils sont définis par les articles 4 et 5 du décret du 13 juillet 1935, donneront lieu au versement de redevances lorsqu'ils seront effectués hors des limites d'une zone comprenant le département du centre d'exploitation ou du Siège social du transporteur et les départements limitrophes. Il est stipulé qu'en ce qui concerne le département de la Seine, la zone fixée ci-dessus comprend le département de Seine-et-Oise et les départements limitrophes. »

que la solution susindiquée est formellement contraire aux principes du droit actuel.

La coordination des transports publics de marchandises

Le décret du 13 juillet 1935 a tout d'abord prescrit un recensement détaillé de tous les véhicules ayant des droits à effectuer des transports publics, selon leur activité au 21 avril 1934. Les Comités techniques départementaux procèdent actuellement à ce travail.

Comme pour les voyageurs, la période actuelle, considérée comme transitoire, doit être suivie d'une période de coordination où des « plans de transports marchandises » seront mis en vigueur.

La coordination entend également supprimer les doubles emplois, et limiter, sinon supprimer entièrement, la concurrence. Une collaboration du rail et de la route doit intervenir selon une organisation que l'article 26 définit ainsi :

« Cette collaboration reposera sur une préférence réservée aux services routiers pour les transports à petite distance, aux chemins de fer pour les transports à grande distance, et sur une équitable répartition des transports à moyenne distance en tenant compte des caractéristiques de chacun des deux modes de transport.. »

Au sujet de ces dernières caractéristiques, les transports automobiles ont été répartis en différentes catégories susceptibles de solutions différentes, savoir :

- Camionnage dans les centres urbains;
- Services réguliers périodiques (services de ramassage et de livraison, services rapides);
- Services spéciaux de transport d'animaux vivants;
- Services spéciaux de transport de liquides en citernes;
- Services spéciaux de déménagements;
- Transports dits « à la demande ».

Il est prévu, comme pour les voyageurs, que le chemin de fer abandonnera un certain nombre de lignes dont le trafic marchandises sera assuré par la route. Pratiquement, ces abandons seront très faibles. Tout au moins pour les transports pondéreux, pour les wagons complets, les grands réseaux seront obligés de conserver, dans un pays où l'agriculture a tous les droits, la très grande majorité de leurs lignes. La plupart des gares demeureront donc ouvertes au service des wagons complets; parmi celles qui demeureront ouvertes à tous les services de marchandises, certaines, désignées comme « gares centres » joueront un rôle particulier :

Les transporteurs routiers seront chargés du trafic de détail (expéditions de moins de 1.000 kgs) entre chaque gare centre et les localités comprises à l'intérieur de sa zone d'action; ils assureront également tout trafic entre des localités situées dans deux zones contigües de gares centres (1).

Pour les transports au delà, on définira, autour de chaque centre, une zone de « petites distances », une « zone de moyennes distances », dont certains véhicules, autorisés à parcourir de « grandes distances », pourront eux-mêmes sortir. La petite distance s'étendra jusqu'à 50 km., la moyenne distance jusqu'à une limite de zone située entre 100 et 200 km. à déterminer en tenant compte, dans chaque direction, de la densité du trafic et de l'importance des localités desservies. La grande distance ira au delà.

Chaque véhicule affecté à des transports publics devra pouvoir produire à toute réquisition une carte qui lui aura été délivrée, indiquant s'il est autorisé à s'éloigner de son centre d'attache jusque dans la zone de camionnage, ou celles des petites, des moyennes, ou des grandes distances.

Mais s'il prétend sortir de la zone des petites distances, on le taxera, en fonction précisément des prétentions qu'on lui aura reconnues de s'éloigner plus ou moins de son centre, et par suite de continuer à faire au chemin de fer une concurrence plus ou moins importante.

Le taux des redevances ainsi prévues est relativement important : à partir de la 3^e année d'application des plans, il variera entre 10 et 25 centimes par tonne kilométrique transportée, selon la nature et la distance du transport; auparavant, leur taux sera moindre et s'élèvera progressivement.

Le principe du paiement de telles redevances a naturellement soulevé des tollés dans le monde des transporteurs. Dès que cette nouvelle a été connue, au cours du mois de juin dernier, des protestations véhémentes ont eu lieu et on n'a pas eu de mal à démontrer, par exemple, qu'au taux de vingt-cinq centimes par tonne kilométrique, un transporteur faisant pendant 300 jours par an, avec deux véhicules de 10 tonnes un voyage aller et retour par jour à 400 kilomètres, paierait 400.000 francs par an d'impôts supplémentaires (2).

La coordination ainsi entendue est apparue à la plupart des transporteurs routiers comme une mons-

(1) Article 27 du décret du 13 juillet 1935.

(2) Sauf preuves contraires, on appréciera à forfait aux deux tiers l'utilisation de la capacité utile des véhicules (article 37) :

$$300 \text{ jours} \times 400 \text{ km} \times 2 \times \frac{2}{3} \times 10 \text{ T} \times 0,25 = 400 \text{ 000 fr par an}$$

truosité, et l'on a pu lire quantité d'articles des plus véhéments, du genre du suivant :

« Les transports routiers vont succomber sous le « double et terrible faix d'une réglementation « chi-noise » et d'un monstrueux impôt, car non seulement les transports publics de marchandises sont « maintenant soumis à une réglementation analogue « à celle qui a été appliquée pour la coordination des « transports de voyageurs, mais encore voici qu'apparaît, pour la première fois, l'obligation de la « redevance », véritable impôt sur les transports « publics de marchandises, qui va augmenter encore « les charges fiscales de l'industrie française

« Il n'est pas nécessaire d'être grand prophète « pour prédire que cette monstrueuse réforme par- « viendra sans doute à tuer les services routiers, « mais qu'elle ne sauvera pas le rail.

« Les événements suivront leur cours logique « Écrasés par des redevances qui atteindront dans « certains cas 50 % de leurs tarifs, étouffés par la « paperasserie, les contrôles fiscaux, les contrôles « mécaniques, les contrôles de l'Inspection du Tra- « vail, les transports routiers devront élever leurs « tarifs jusqu'à faire disparaître la matière trans- « portable... » (1)

Il semble qu'il faille avouer que l'on a, de ce côté, franchement dépassé la mesure. Au point de vue théorique, on ne voit guère de justification économique possible au fait d'établir des redevances progressives en fonction de la distance. D'autre part, l'excès même des taux envisagés semble devoir se retourner contre ceux qui auront prétendu les imposer.

Des fraudes telles sont à craindre qu'il semble bien qu'on ait conçu là un projet d'édifice économiquement instable. Or, l'intervention de l'État n'a jamais été capable à elle seule d'étayer aucun système ne présentant pas par lui-même une assise économique suffisante.

D'un avis quasi unanime, voici des dispositions réglementaires, préconisées par le Comité de Coordination et adoptées par le Conseil d'État, pratiquement inapplicables ! Une telle constatation appelle, sans nul doute, de la part des pouvoirs publics, des initiatives importantes sur lesquelles nous reviendrons.

Mais comment les experts au Comité de Coordination qui ont accepté, au nom des transporteurs automobiles, le principe d'une réglementation comportant des redevances aussi lourdes se justifient-ils ?

Ils déclarent s'être trouvés devant un projet de décret émanant des grands Réseaux, s'appuyant sur le principe émis par les décrets de la suppression des doubles emplois — projet d'après lequel les distances

susceptibles d'être couvertes par un véhicule rattaché à un centre déterminé devaient être essentiellement limitées à 200 km. de ce centre. C'est pour pouvoir empêcher une telle limitation qui, dans beaucoup de cas, aurait été contraire au progrès lui-même, que les dirigeants de la Fédération Nationale des Transporteurs de France ont préféré admettre, en obtenant, en échange, l'autorisation de continuer à circuler à toutes distances, le principe de redevances à payer au Trésor. Ils présentent d'ailleurs les dispositions relatives à ces redevances comme devant nécessiter préalablement une entente de tarifs entre les routiers et les réseaux..

Il est exact qu'en contre-partie de la stipulation de telles redevances, le décret du 13 juillet 1935 a réservé le cas où ces redevances seraient reconnues prohibitives : elles ne seraient alors appliquées qu'autant que le grand Réseau aurait préalablement relevé ses prix d'un montant au moins égal au montant de la redevance, de façon à permettre au transporteur routier de l'appliquer sans perte de trafic. Ces garanties sont inscrites à l'article 36 du décret.

Les dirigeants de la Fédération ajoutent qu'on ne doit pas considérer ces redevances comme un nouvel impôt sur l'automobile, car devant les conséquences économiques d'une remontée générale des prix aussi importante que celle qui résulterait du montant même de ces redevances, les réseaux s'arrangeront d'une façon ou d'une autre pour que ces redevances ne soient pas appliquées.

Ils ne cachent pas finalement que, d'après eux, cette augmentation des tarifs du montant des redevances prévues est pratiquement inexécutable, et ils se vantent d'avoir finalement évité la limitation formelle des distances susceptibles d'être parcourues par les véhicules automobiles en substituant à cette disposition le principe des redevances d'un taux qu'ils ont eux-mêmes voulu élever, de façon à être pratiquement sûrs que l'ensemble du décret serait inapplicable !

Ce à quoi les grands Réseaux répondent que l'article 36 n'a prévu la procédure sus-indiquée du relèvement préalable des tarifs des grands réseaux qu'à titre exceptionnel. Le texte est le suivant :

« Si les Comités techniques départementaux, re- « connaissent, avant la mise en vigueur des ententes, « que l'application des taux de redevances fixés par « le tableau de l'article 35 doit entraîner, de façon « certaine, au détriment des transporteurs intéres- « sés une perte de trafic incompatible avec les bases « mêmes de l'entente, le réseau intéressé devra, dans « ce cas exceptionnel, procéder avant la mise en vi- « gueur des redevances, à un ajustement de ses tarifs « pour établir ses prix à un niveau égal à celui ré- « sultant de l'addition du taux de la redevance aux

(1) Extrait du *Courrier des Pétroles*.

« tarifs ordinairement et raisonnablement pratiqués
« par les services routiers réguliers sur les relations
« et pour les marchandises en cause... ».

Comme on le voit, l'application d'un tel texte laisse la perspective de belles batailles avant la mise en vigueur des plans de transport. C'est dire que la période transitoire actuelle, à laquelle le décret avait fixé le terme du 1^{er} mai 1936, risque de durer beaucoup plus longtemps.

Le décret du 13 juillet prévoit enfin diverses mesures de réglementation, tant pour rendre les assurances obligatoires que pour permettre le contrôle des transports sur route. A cet égard, l'article 55 stipule que tout transport public fera dorénavant l'objet d'une *feuille de transport* dont sera muni obligatoirement le véhicule transporteur. C'est une sorte de résurrection de la lettre de voiture que le Code de Commerce avait rendue obligatoire, mais qui était tombée en désuétude; la seule différence est que la feuille de transport devra mentionner en plus les conditions d'assurance des marchandises transportées (1).

Ces principes de coordination une fois posés, que doit-on penser de la façon dont ils pourront être pratiquement appliqués? Qui voit exactement « dans l'espace » la coordination des transports de marchandises?

Il faut avouer que les principes précédents ont été décrétés à un moment où les idées n'étaient pas encore nettes sur l'importance du matériel automobile de transport public à coordonner.

Au fur et à mesure que les Comités techniques départementaux avancent dans le travail de recensement des véhicules auxquels les textes sur la coordination reconnaissent des droits, il semble que l'on se rende compte de plus en plus que les grands réseaux qui, pour des raisons électorales, ne pourront guère supprimer la plupart de leurs voies ferrées pour le trafic des marchandises pondéreuses, n'auront pratiquement que des trafics infimes de marchandises à offrir à l'ensemble des transporteurs routiers en compensation des suppressions de concurrence qu'ils pourraient désirer leur demander. C'est à peine si 10% des véhicules faisant concurrence au rail pourront ainsi disparaître par des jeux de compensations. Pour la très grosse majorité du trafic routier assuré actuellement, les grands réseaux ne pourront pratiquement qu'admettre le maintien de la concurrence en essayant de réaliser, d'une façon

ou d'une autre, des accords de tarifs. C'est à cette occasion que se poseront les difficultés d'application des fameuses redevances.

Le principe des compensations n'est d'ailleurs pas absolu, d'après les termes mêmes du décret : l'article 26, après avoir posé le principe que la collaboration du rail et de la route en matière de marchandises doit se faire en réservant la préférence aux services routiers pour les petites distances et au chemin de fer pour les grandes distances ajoute (3^e alinéa) :

« Lorsque la création de services de substitution
« ne constituera pas une compensation raisonnable
« aux suppressions de services demandées par les
« réseaux de chemins de fer, il ne sera procédé, après
« réalisation des compensations possibles, à d'autres
« suppressions de services automobiles que dans la
« mesure indispensable pour ne pas maintenir ceux
« des services routiers que le Comité de Coordina-
« tion, statuant après avis du Comité technique dé-
« partemental, jugerait incompatibles avec les ser-
« vices ferroviaires maintenus dans l'intérêt écono-
« mique général... »

Ainsi donc, les routiers ne sont pas entièrement à l'abri d'une menace de suppression de leur activité sous le couvert de motifs qui pourront être déclarés d'intérêt général. Comme cependant aucune contrepartie n'est prévue par le décret, les principes de notre droit peuvent laisser espérer qu'une telle expropriation ne pourra se faire sans une juste et préalable indemnisation.

La période transitoire de coordination des transports de marchandises

La difficulté des transports dits « à la demande »

Une réglementation relativement simple a été prévue pour la période transitoire avant application des plans de transports marchandises.

A partir du 1^{er} janvier 1936, théoriquement, aucun véhicule de transports publics ne pourra plus circuler sans une carte provisoire de transport public qui lui sera délivrée par le Préfet, sur la proposition du Comité technique départemental. Cette carte portera l'inscription des conditions de parcours qui seront autorisées pour le véhicule : en principe, ce sera, mais ce ne pourra être que ce que ce même véhicule — ou celui qu'il a pu remplacer — effectuait déjà à la date de promulgation du décret du 19 avril 1934.

De graves difficultés se sont d'ailleurs élevées pour l'application de cette règle, en ce qui concerne la catégorie de véhicules la plus nombreuse, celle des transports à la demande.

Les grands réseaux ont prétendu soutenir qu'un

(1) L'article 55 stipule :

« La lettre de voiture conforme aux prescriptions de l'article 102 du Code de Commerce tiendra lieu de feuille de transport si elle mentionne les conditions d'assurance des marchandises transportées. »

transport effectué, fût-ce occasionnellement, sur une relation qui n'avait jamais été desservie par une entreprise avant le 19 avril 1934, constituait un service nouveau, interdit par le décret du 19 avril 1934, exactement comme en matière de transport de voyageurs. Des plaintes en ce sens ont été déposées par eux contre différentes entreprises routières, soit au Parquet, soit auprès du Comité de Coordination.

Or, il semble que pour une entreprise de marchandises dont les transports à la demande constituent l'activité normale, l'interprétation du mot « service » donnée par les chemins de fer soit contraire à la réalité des faits puisque aussi bien un des éléments essentiels de l'offre au public du transport à la demande est précisément la desserte de relations *variables au seul gré de la clientèle*.

Devant la justice, la thèse des chemins de fer n'a eu aucun succès, et l'on peut noter à cet égard que la jurisprudence qui a pu commencer à s'instituer en matière de coordination procède du plus pur libéralisme.

En fait, le Comité de Coordination a réglé la question, le 29 novembre 1935, par le compromis suivant :

Les cartes provisoires de transports publics appelées à accompagner obligatoirement chaque véhicule à partir du 1^{er} janvier 1936, devront non seulement donner une description aussi approchée que possible de la situation du service au 21 avril 1934, mais encore contenir les restrictions nécessaires *pour éviter toute concurrence nouvelle aux services ferroviaires et routiers* que pourraient paraitre autoriser les imprécisions de cette description (1).

Il est stipulé, en revanche, que lorsqu'un transporteur à la demande aura à répondre à un besoin de caractère exceptionnel ne rentrant pas dans le cadre des indications portées sur sa carte, ce transporteur pourra exécuter le transport sous la seule réserve d'en avertir le Comité technique départemental de son siège par l'envoi d'une copie de la feuille de transport au départ du camion. On institue ainsi un contrôle qui doit permettre théoriquement la prise ultérieure de décisions équitables (2).

(1) La carte doit, à cet effet, stipuler que ses indications ne peuvent avoir pour effet d'autoriser leur détenteur à effectuer, lorsqu'il ne le faisait pas antérieurement au 21 avril 1934, des transports appartenant à des courants de trafic assurés, antérieurement à cette même date par des transporteurs ferroviaires ou routiers.

(2) Si ce transport exceptionnel sur une relation déterminée se répétait et perdait ainsi le caractère exceptionnel, le Comité Technique Départemental ou bien l'autoriserait définitivement s'il ne concurrence effectivement aucun autre transporteur, ou bien l'interdirait définitivement s'il ne répond pas à l'organisation de l'entreprise au 21 avril 1934, ou bien enfin procéderait à une modification correspondante des indications de la carte de transport, s'il répond à l'organisation de l'entreprise au 21 avril 1934.

Dans ces conditions, les cartes de transport ne pourront porter la mention de transport de toute marchandise à toute distance et dans toute direction que lorsque, *très exceptionnellement* il résultera de l'examen de l'activité d'une entreprise antérieurement au 21 avril 1934 que celle-ci étendait effectivement ses transports dans toute direction, à toute distance et pour toute catégorie de marchandises, et qu'elle était en fait organisée pour faire face à ces transports multiples.

On peut signaler également que selon la précédente décision du Comité, la limitation de l'activité de l'entreprise doit s'exercer même sur les *natures* de marchandises habituellement transportées. C'est là une restriction nouvelle qui ne figurait même pas dans le décret du 13 juillet 1935 et dont on peut se demander si elle ne serait pas de nature à provoquer des pourvois en Conseil d'Etat pour excès de pouvoir.

L'avenir de la coordination entre transporteurs Les dissentiments professionnels des routiers

L'opinion la plus communément répandue est que la coordination a été faite pour les grands réseaux, qu'elle les a favorisés et continuera à les favoriser par la suite au détriment de l'automobile.

Que doit-on penser de cette opinion ?

Il faudrait savoir si on doit considérer comme un avantage pour eux le fait d'avoir consenti en principe à abandonner à la route le transport des voyageurs sur le quart ou le tiers de leurs lignes, et certains transports marchandises d'importance moindre. Si cet abandon doit être considéré comme un avantage pour eux, il faut être juste en considérant que c'est un avantage encore plus grand pour l'automobile.

La véritable réponse à la question de l'avenir de la coordination a déjà été donnée : cet avenir sera pour chacun ce que le feront les experts chargés au Comité de Coordination, de défendre le point de vue de chaque catégorie de transporteurs.

Or, il a été indiqué plus haut, à propos de la coordination des transports de voyageurs, que certaines décisions du Comité tendaient à favoriser nettement le chemin de fer.

N'a-t-on pas l'impression qu'il en est de même en matière de marchandises ? L'expérience a, en tout cas, montré que la solution des fameuses redevances a vu le jour au moment des dissentiments les plus profonds entre les experts routiers (1).

(1) C'est au point que l'un de ces experts se serait trouvé devant la promulgation du décret-loi du 10 juillet, instituant le principe des redevances, sans avoir été convié préalablement à en examiner le projet.

Il a été unanimement reconnu que de tels dissentiments persistants étaient de nature à nuire gravement aux intérêts des entreprises automobiles, d'avantage peut-être encore pour les entreprises de transports de marchandises que pour celles de transports de voyageurs.

Des questions de personnes sont sans nul doute à l'origine de cette impossibilité d'entente. Le transporteurs automobiles sont associés en syndicats et en fédérations qui, plus ou moins, se jalourent les uns les autres et se prétendent chacun le plus capable de défendre les entreprises automobiles.

Les divers Congrès de ces fédérations qui se sont tenus en octobre dernier, ont discuté plus ou moins âprement de l'opportunité, d'une façon générale, de fusionner leurs organisations syndicales en une organisation unique, au sein de laquelle un accord sur les méthodes pourrait se réaliser à l'avantage de l'ensemble de la corporation. Malheureusement, la plus importante de ces organisations, la Fédération nationale des Transports Automobiles, s'est déclarée opposée à la fusion, en prétendant que les autres fédérations représentaient une majorité de transporteurs plus ou moins subventionnés, dont les intérêts n'étaient pas strictement les mêmes que ceux des entrepreneurs libres qui constituent la majorité de ses adhérents.

Si l'on va au fond des choses, il faudrait cependant reconnaître que les divergences des intérêts qu'il peut y avoir entre entreprises automobiles libres et subventionnées est infiniment peu de chose au regard des divergences fondamentales qui existent déjà et ne cesseront d'exister entre les entreprises automobiles en général et les réseaux ferrés.

Il n'est pas douteux que, tant que cette mésentente subsistera, les chemins de fer continueront à bénéficier, comme ils l'ont fait précédemment, du manque d'accord entre les représentants au Comité de Coordination des transporteurs automobiles.

L'avenir de la coordination au regard des usagers

Il est incontestable que le public a largement bénéficié pendant toute la période de la crise des transports, de la concurrence du rail et de la route et de la concurrence des routiers entre eux. Des prix de transport que l'on considérerait comme normaux précédemment, tel celui de trente centimes par voyageur kilomètre, sont tombés à des taux absolument inconnus jusqu'alors, de l'ordre de 20, 15, 10 centimes et même moins. Inutile de dire que les entreprises qui en arrivaient là n'avaient plus la prétention d'effectuer, ce faisant, des transports payants. Il ne faut donc pas s'étonner que le fait de mettre un peu d'ordre dans cette anarchie ait comme corollaire une certaine remontée des prix.

Reste la question des usagers que le chemin de fer avait favorisés (mutilés, familles nombreuses), et qui n'auront plus les mêmes facilités par les services automobiles remplaçant les trains supprimés. Cette question est d'ordre social et politique : le Parlement veut-il continuer à ces catégories de favorisés des avantages coûteux pour la collectivité : il le peut en conservant à sa charge, sous forme de subventions aux services automobiles, les avantages en cause.

Quant aux modifications profondes envisagées dans la consistance des services publics (suppressions de voies ferrées au service des voyageurs), nous avons dit combien on avait protesté contre le fait que l'usager n'ait pu, au cours de l'élaboration des projets de plans, faire entendre sa voix. Mais qu'importe ce détail, au fond, si l'usager est appelé à juger de tels projets, et si, conformément aux promesses qui ont été faites à la Chambre et au Sénat par le Ministre des Travaux publics, ses doléances sont prises en considération, tout litige devant être, en fin de compte, arbitré par le Gouvernement.

Le plus gros problème demeure dans le domaine de la coordination des marchandises, où la mise en application de redevances prohibitives serait de nature à faire monter le coût de la vie d'une façon exorbitante. Là également les usagers auront à faire entendre leur voix et les pouvoirs publics à prendre leurs responsabilités.

CONCLUSIONS

Faut-il finalement « croire » à la coordination ? C'est la question qui se trouve sur toutes les lèvres.

D'un point de vue théorique, il semble que certaines objections des économistes ne soient pas sans fondement :

a) L'atténuation d'une concurrence considérée doctrinalement, sinon pratiquement, comme un bien est peut-être regrettable, mais paraît largement compensée par la suppression d'une anarchie de conséquences déplorables pour le public lui-même.

b) Le glissement presque fatal de l'intervention de l'État jusque dans le domaine des transports privés est une objection plus sérieuse.

c) Enfin le système projeté des redevances en matière de transports-marchandises apparaît comme un édifice dépourvu économiquement de stabilité ; il serait souhaitable, comme nous le dirons plus loin, de voir cette question soumise à de nouvelles études.

D'un point de vue plus pratique, et surtout pour les *transports publics de voyageurs*, les mesures préconisées par le Conseil national économique sur des bases analogues à ce qui a été organisé un peu par-

tout à l'étranger, sont apparues, dans leur ensemble, comme une nécessité; elles bénéficieront non seulement aux transporteurs et au public, mais encore aux finances publiques, bien que dans une proportion plus faible que les chiffres considérables qui ont été avancés à plusieurs reprises.

C'est, somme toute, une généralisation aux transports automobiles, avec certaines modalités particulières, de l'intervention de l'État appliquée depuis de nombreuses années en matière de chemins de fer; on ne voit guère pour quelle raison cette généralisation serait catastrophique pour l'avenir de nos transports, tant sur le plan des intérêts des usagers que sur celui des améliorations techniques, si l'on en juge par les progrès incessants qui se sont manifestés dans l'exploitation ferroviaire.

Le maintien d'une possibilité de concurrence à la discrétion de la puissance publique semble d'ailleurs constituer un stimulant suffisant pour éviter l'excessive fonctionnarisation que l'on n'a pu éviter dans les chemins de fer.

En fait, les pouvoirs publics ont nettement adopté le point de vue du Conseil national économique.

1. Laurent-Eynac, ministre des Travaux publics, proclamait à la tribune du Sénat le 27 décembre 1935 :

« Cette politique de coordination des transports est une nécessité. Si, sur l'application, nous pouvons formuler des réserves..., sur le principe, tout le monde ici sera, je pense, d'accord. » (1)

Des déclarations analogues ont été faites par le Ministre des Travaux publics à la Chambre le 14 décembre 1935 (2).

Le Parlement a paru approuver ce point de vue. Même d'ailleurs si les prochaines élections font constater une poussée à gauche, les principes mêmes des réglementations du genre de celles envisagées pour la coordination cadrant bien avec les doctrines générales des partis de gauche, il y a peu de chance pour que la réforme soit elle-même remise en cause.

Toutes ces notes relativement concordantes s'ap-

pliquent plus spécialement à la coordination des transports de voyageurs.

Mais que conclure, *pratiquement*, des modalités prévues pour les transports de marchandises?

Nous avons dit plus haut que des avis quasi unanimes estimaient inapplicable le système boiteux des redevances élaboré avec bien des difficultés et des réserves par le Comité de Coordination, et entériné par le Conseil d'État. L'importance même des fraudes à redouter a fait juger ce système comme dépourvu, aussi bien pratiquement que théoriquement, d'équilibre économique.

Ne doit-on pas finalement regretter qu'en cette matière les pouvoirs publics n'aient pas fait d'avantage appel à la collaboration de compétences économiques, par exemple à un organisme comme le Conseil national économique?

Est-il donc trop tard pour mieux s'organiser? Ne doit-on pas prévoir pour l'avenir qu'un Comité de Coordination composé de transporteurs et parfaitement apte à mettre au point techniquement des plans de transports dans un cadre économique déterminé, continue à éprouver les plus grandes difficultés pour régler, au mieux de l'intérêt général, les plus graves problèmes que ne cessera de poser dans l'avenir la concurrence, *qui doit subsister*, de la route et du rail? En admettant qu'on mette sur pied aujourd'hui un système stable eu égard aux possibilités techniques et économiques actuelles des divers moyens de transport, il ne fait pas de doute que les progrès de l'un ou de l'autre devront commander tôt ou tard de modifier ce système, si l'on veut maintenir, chaque moyen exactement dans le domaine où il demeurera le plus apte. Or, ces modifications lèseront certainement des intérêts particuliers de transporteurs, et un organisme composé d'eux uniquement risque de ne mettre sur pied que des compromis boiteux.

Il semble donc que l'on doive envisager de faire appel, dans l'avenir également, pour les questions les plus délicates, à des compétences économiques, selon des modalités qu'il appartiendra aux pouvoirs publics de fixer, de façon à bâtir toujours, avec le maximum de compétence et d'impartialité, le système le plus conforme à l'intérêt général.

N. COINTE,

Ingénieur P. C. en congé h. c.

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

(2) J. O., Débats parlementaires, Chambre, 1935, p 2576.

NOTE TECHNIQUE

Accident survenu au pont suspendu de l'Oued-Ykem

Le 4 juin 1935, le hauban N° 6 du Pont de l'Oued-Ykem, côté rive gauche, aval, fut trouvé pendant sous le tablier du pont.

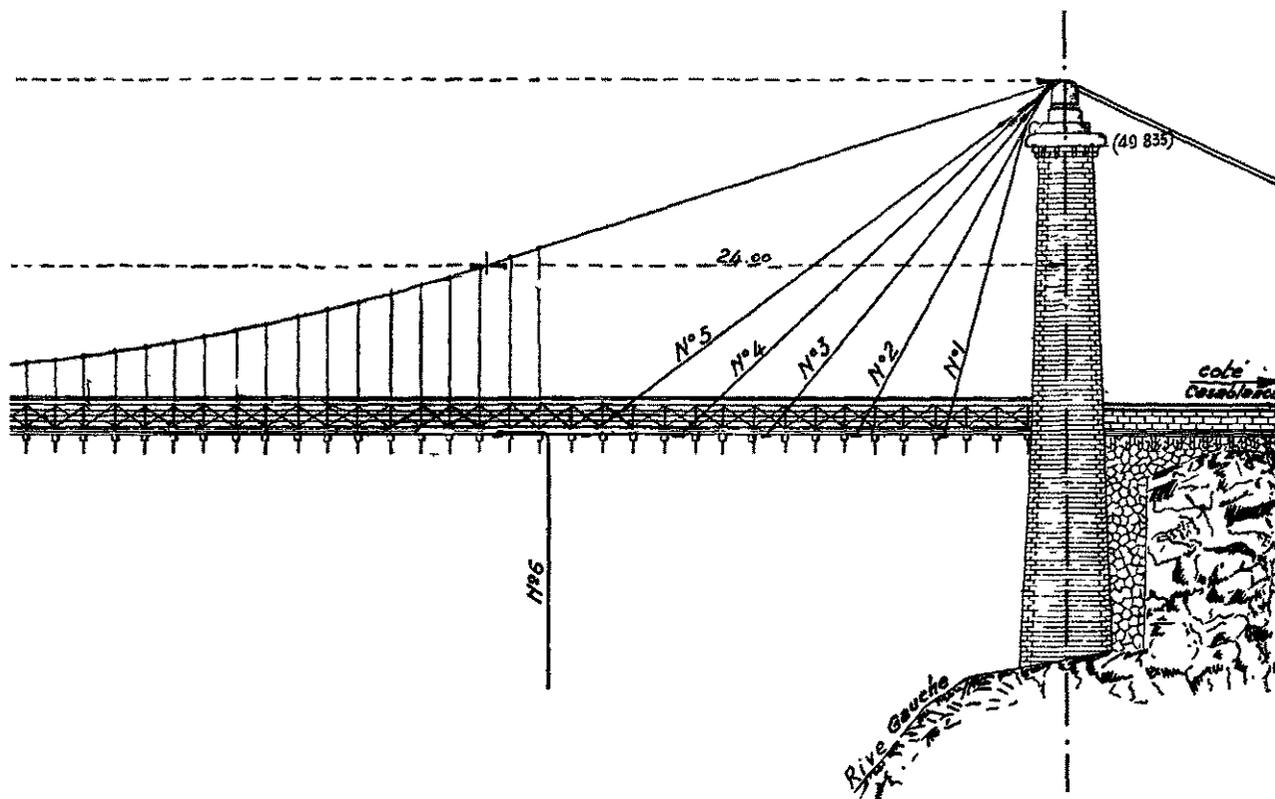
L'examen des lieux montra que le culot supérieur était rompu; le câble était tombé sous son poids et était retenu par son attache inférieure.

La rupture avait eu lieu à l'endroit où la suspension du tablier est double; par haubans et par suspentes. Une auscultation rapide par oscillations m'indiqua que la tension du hauban voisin N° 5, — le pont n'étant pas chargé — était passée à 15 Kg/mm² — alors que le taux normal est de

L'examen du culot avarié révéla de grandes fissures très anciennes. Les surfaces brillantes des cassures étaient très réduites. L'accident se préparait de longue date. Voici les photos des quatre morceaux du culot — réunis et séparés.

A quelle cause attribuer ces fissures? Les autres culots, au choc du marteau, n'indiquèrent aucune fêlure.

L'hypothèse retenue est une avarie survenue au culot au cours du débarquement — chute suivie de fêlure — avarie passée inaperçue à ce moment, et s'aggravant petit à petit sous l'effet des efforts de traction subis par le culot.



10 Kg/mm² (cf. Épreuves des ponts suspendus — A.P.C. N° 1 de 1929).

Ce chiffre de 10 Kg/mm² fut celui obtenu à l'auscultation du hauban N° 6 rive gauche amont. Les taux de tension des autres haubans étaient pratiquement conformes aux taux relevés aux essais.

Il n'y avait aucun danger immédiat, et la circulation fut maintenue sur le pont, sans restriction de tonnage, — seul, un ralentissement des véhicules fut imposé.

La réparation était urgente; cependant notre attention ayant été attirée sur les inconvénients des culots en fonte par l'article de M. Bachet, Ingénieur des Ponts et Chaussées, dans les A.P.C. de janvier 1935, nous recherchâmes avec la Régie des Exploitations Industrielles du Protectorat (R.E.I.P.) la possibilité de fabriquer au Maroc un culot en acier et de l'essayer avant de le mettre en place.

Grâce à la R.E.I.P., le culot put être exécuté en acier forgé dans ses ateliers de Casablanca.



Ce culot fut usiné aux cotes du culot de fonte pour en permettre la fixation facile.

Le trou conique fut ensuite rempli d'un alliage fusible ayant la même composition que celui qui fut employé pour le pont, soit environ :

2,5 % d'antimoine.
97,5 % de plomb,

Placé entre les deux plateaux d'une presse hydraulique, le culot fut soumis — par l'intermédiaire de l'alliage — à une poussée de 100 tonnes, tendant à produire l'éclatement du culot. Cette poussée produisait un effet très sensiblement équivalent à une traction de 100 tonnes sur l'étrier de fixation du câble.

Les déformations transversales suivantes furent observées .

sous 50 tonnes	0 m/m 05
sous 100 tonnes	c m/m 10

Après enlèvement de la charge, la déformation s'annula totalement. L'effort de 100 tonnes ne dépassait pas la limite élastique.

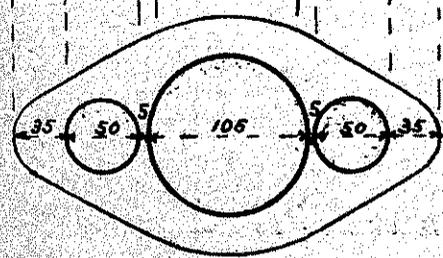
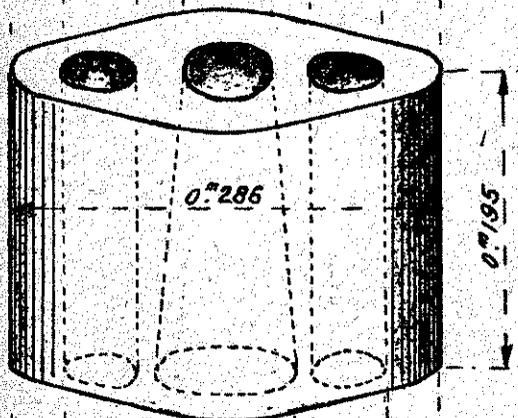
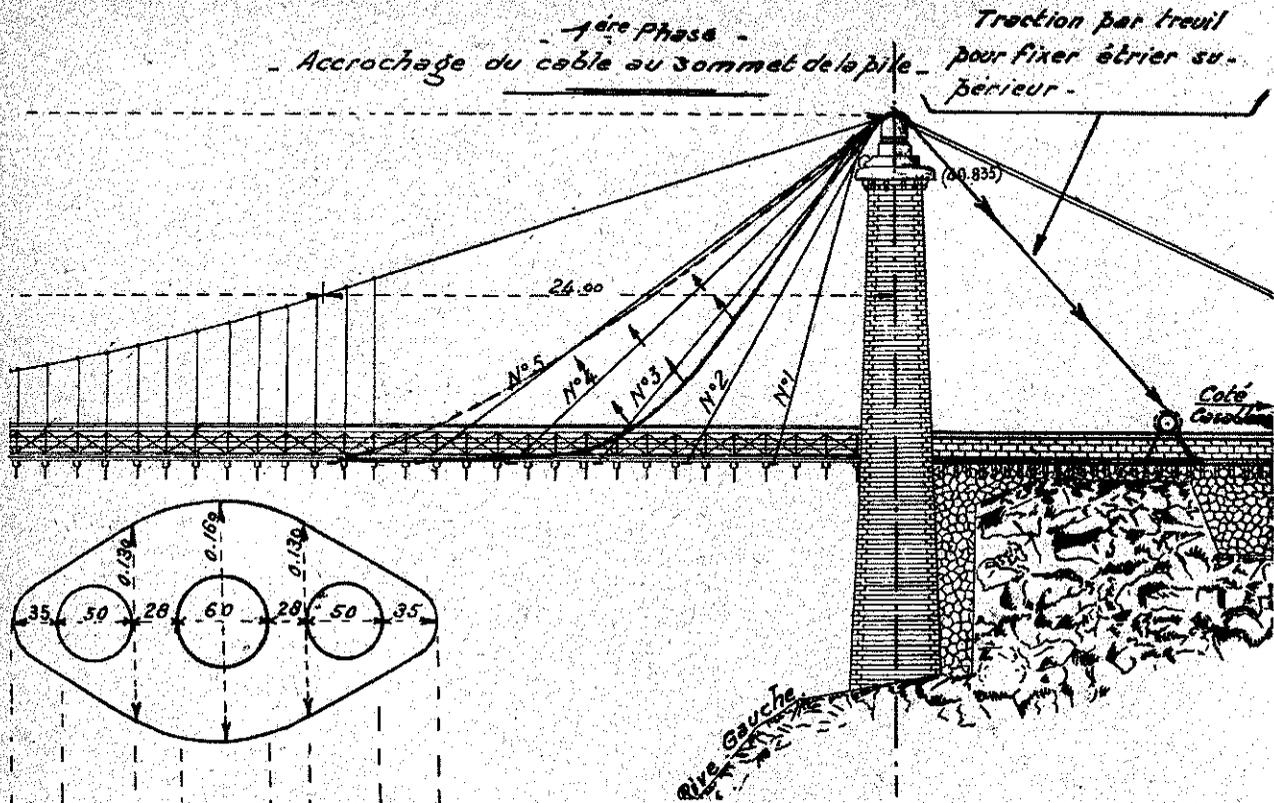
Or, l'effort maximum subi par le culot est de 26 tonnes, correspondant à un taux de travail de 15 Kg/mm² dans le câble, lorsque le pont est entièrement chargé à 400 Kos par m².

Le coefficient de sécurité du culot en acier est donc au moins égal à 4.

Restait à remonter le câble. Il fut fixé au nouveau culot par le procédé habituel : écarter les brins du câble, en retourner un certain nombre et sceller le tout dans le trou conique au moyen d'un alliage fusible. Il fut nécessaire de raccourcir le câble, car en raison de la dureté de l'acier du câble, les boucles anciennes ne purent être redressées, il fallut les couper pour faire passer le câble dans le culot, et ensuite retourner à nouveau quelques brins.

Pour remonter le câble sur le goujon en tête du pilier, il fut nécessaire de le détacher du tablier. Il n'était pas possible pratiquement de donner au câble la tension suffisante pour parvenir à enfiler les branches de l'étrier supérieur dans le culot. Aurions-nous eu les moyens nécessaires, que les dangers présentés par une telle opération, en particulier par le travail sur l'étroite plate-forme de la tête des piles nous y eût fait renoncer.





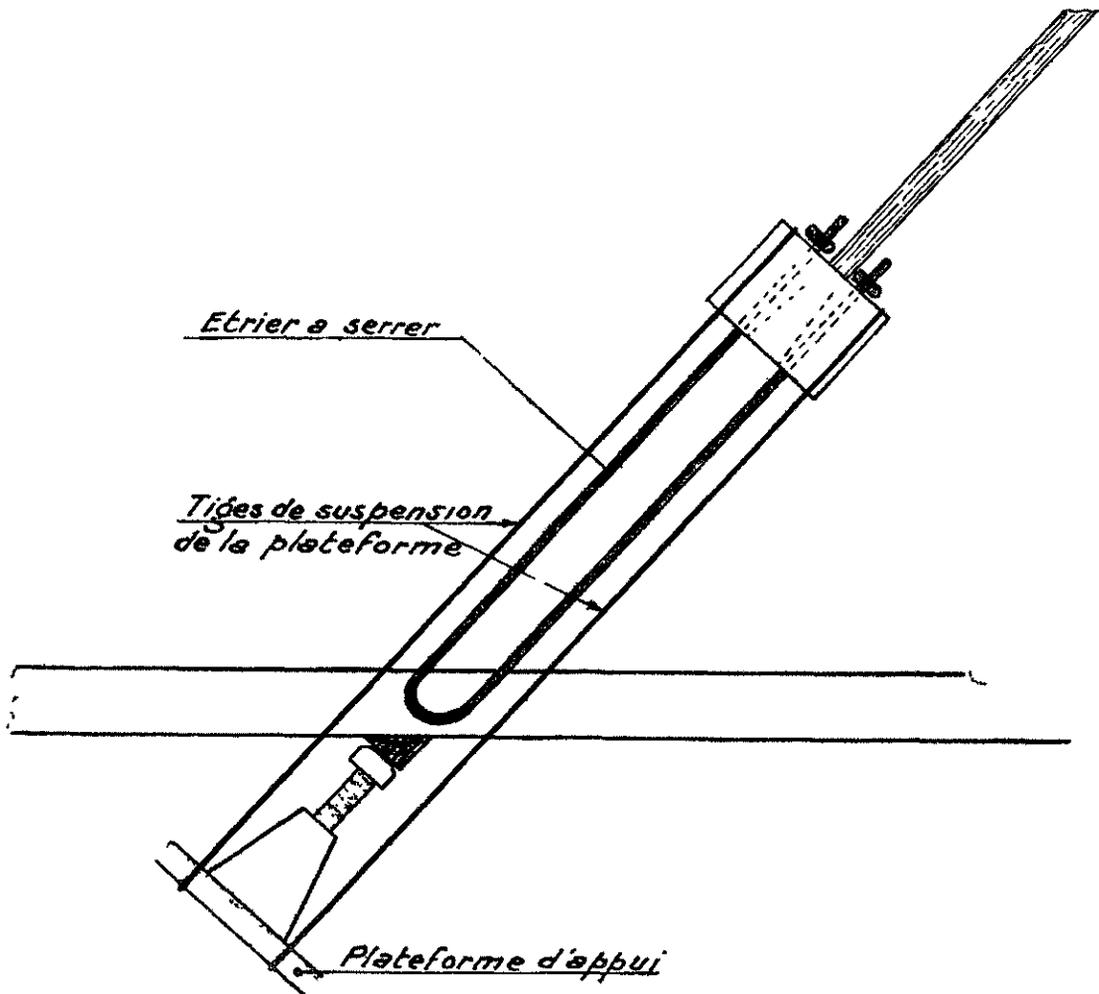
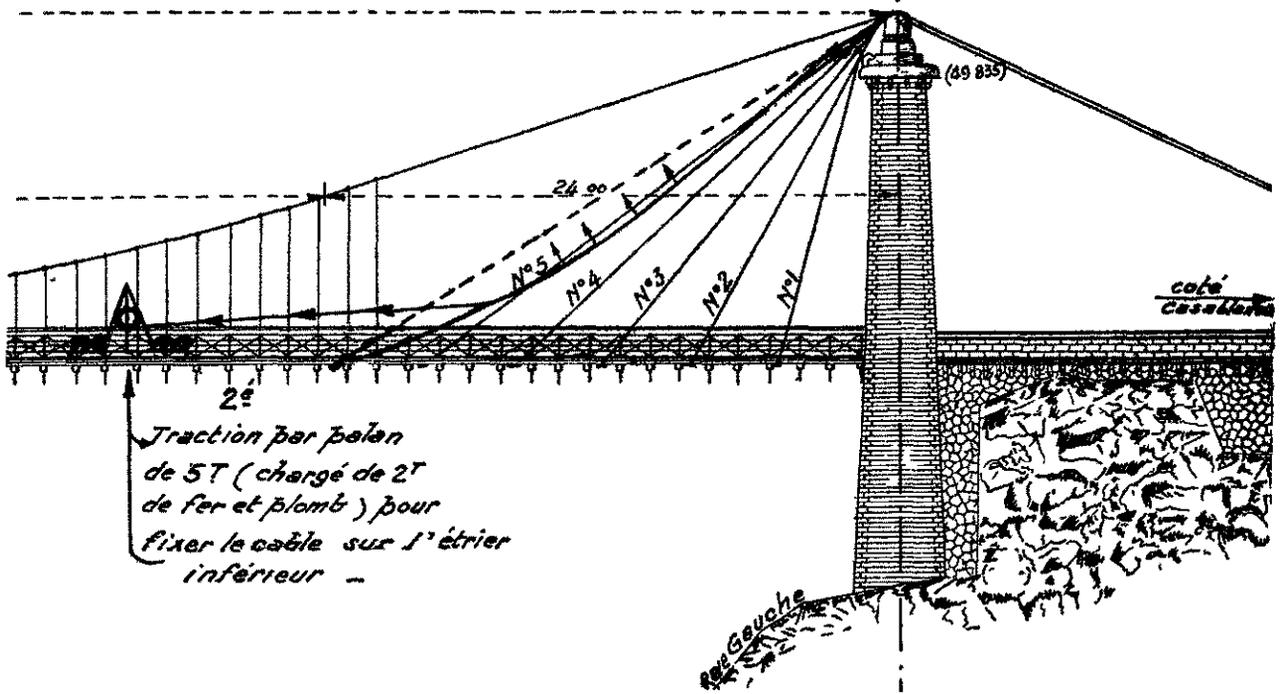
CULOT (Echelle : 20 cm. p. m.)

Le montage du câble comporta trois phases :

- 1° Le câble étant placé sur le pont, un treuil dont la base était lestée de 500 kilos de saumons de plomb fut ancré sur le côté Casablanca, et tirait le câble par-dessus la selle du sommet de la pile.
Le câble fut ainsi amené à hauteur du chariot, ce qui permit la fixation de l'étrier supérieur.
- 2° Le treuil fut ensuite déplacé sur le tablier du pont et une traction fut exercée pour fixer le câble sur l'étrier inférieur. En raison du poids propre du câble, la traction nécessaire pour placer l'étrier est en effet assez importante. L'opération fut facilitée par l'emploi d'un étrier à branches plus longues.
- 3° Restait à effectuer l'opération la plus délicate : la mise en tension du câble. Au premier montage les inégalités de tension introduites par l'assemblage se réglent facilement ; le pont est monté au-dessus de sa cote définitive, et descendu ensuite à cette cote en serrant les écrous.

Les poids ne sont appliqués que progressivement au cours du montage, et au début du montage, le poids est encore assez faible pour que le pont puisse être remonté par serrage des écrous. Mais à un certain stade du montage ce procédé ne permet plus de relever le pont devenu trop lourd. Instruit par l'expérience du montage, des dispositifs de mise en tension avaient été étudiés en collaboration avec la R.E.I.P.
L'un d'eux comportait l'action de vérins placés obliquement sous le tablier, et appuyés sur une plate-forme accrochée au culot du câble à tendre.
On pouvait ainsi introduire dans le câble une tension égale à la puissance des vérins.

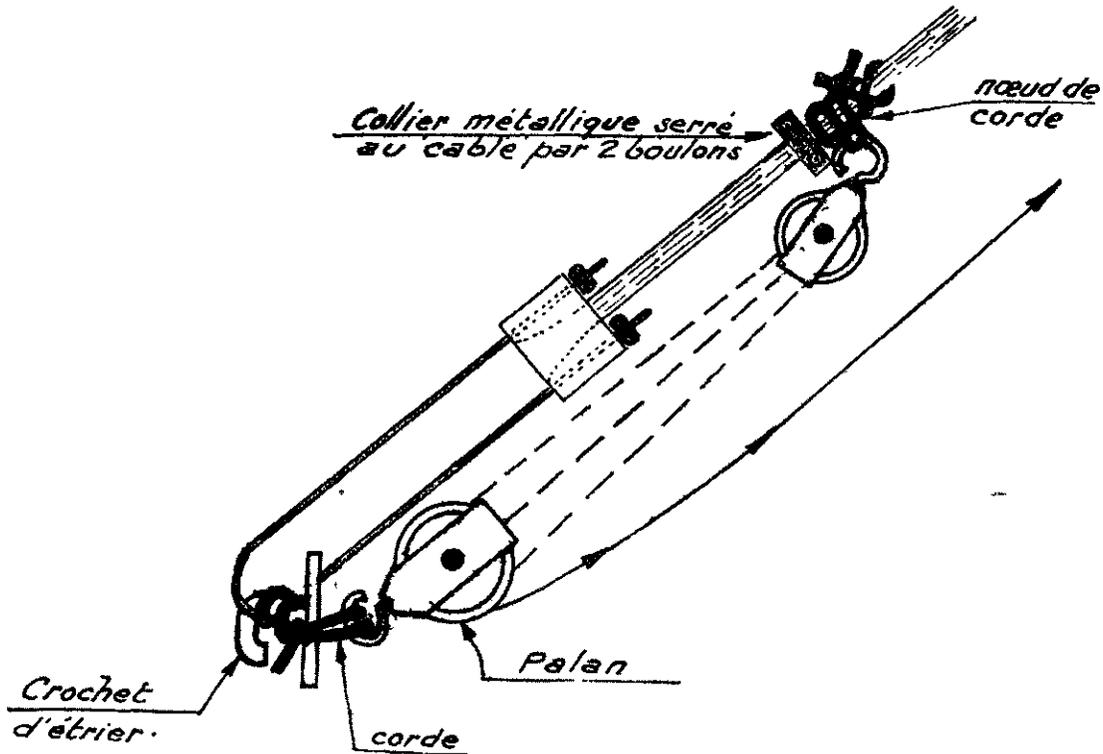
2^e Phase
Mise en place de l'étrier inférieur



Ce dispositif avait l'inconvénient d'obliger à construire une plate-forme, des tiges de suspension et une cale spéciale pour l'appui du vérin sous le tablier.

Aussi la R.E.I.P. me proposa un dispositif plus simple : tendre le câble avec un palan de 50 tonnes prenant appui sur une pièce du tablier d'une part, et sur un collier serré au câble par des boulons près de l'étrier d'autre part

A l'usage, les ponts suspendus des Oued-Ykem et Cherrat continuent à être comme je le signalais en 1922 très satisfaisants, faciles à vérifier et à ausculter. Des accidents de véhicules survenus sur le pont — en particulier, la collision d'un car et d'une voiture légère — qui n'entraîna que quelques dégâts aux poutres de rigidité, ont montré la parfaite sécurité des ponts dans des circonstances exceptionnelles.



Ce procédé fut essayé le premier; celui par vérin ne devant être repris qu'en cas d'insuccès.

Il a suffi pour donner au câble la tension de 16 T., identique à celle du hauban côté amont.

Les tensions furent mesurées par la méthode des oscillations au cours de l'opération.

Tous ces travaux furent faits sans interrompre la circulation.

L'accident récent survenu à un des câbles indique une grande facilité de réparation.

Je termine cette note en adressant mes vifs remerciements à MM. GANTES, Ingénieur des Travaux Publics, et SALAMON, Ingénieur de la R.E.I.P., qui ont dirigé la fabrication du culot d'acier et la réparation du pont.

Georges COUPRIE,
I.O.P.C., Maroc.

ASSOCIATION ARTISTIQUE DE L'ADMINISTRATION DES TRAVAUX PUBLICS

Il vient d'être constitué récemment, sous la présidence d'honneur de M. le Ministre des Travaux Publics, une Association Artistique de l'Administration des Travaux Publics.

Cette Association a pour but de grouper tous les fonctionnaires et anciens fonctionnaires de cette Administration qui pratiquent les arts graphiques et plastiques

Déjà plusieurs ministères ou grandes administrations ont constitué des associations analogues, qui, tout en gardant leur personnalité propre, se sont fédérées : Finances, Chemins de fer, T.C.R.P., C.P.D.E., Gaz de Paris, etc.

Ces groupements ont donné des expositions très remarquées, où l'on a pu voir des œuvres de peintres « amateurs » que n'auraient pas reniées d'excellents « professionnels »

L'Association Artistique des Travaux Publics figurera très certainement avec honneur dans des manifestations analogues.

En acceptant la présidence de l'Association, M. le Ministre Laurent-Eynac a bien voulu nous dire qu'il considérerait comme nécessaire que chacun ne se cantonne pas uniquement dans ses préoccupations professionnelles, et réserve une partie de ses loisirs à développer son esprit et ses facultés dans d'autres branches ; il a donc trouvé notre initiative très

heureuse, comme étant susceptible de favoriser les efforts artistiques.

Le noyau actuel de l'Association comprend à la fois des agents de service actif (Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Travaux Publics de l'Etat en activité ou en retraite) et des fonctionnaires de l'Administration centrale.

Je viens solliciter les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui consacrent des loisirs à la peinture ou à la sculpture, ou qui s'intéressent à ces arts, à se joindre à nous. Je serais heureux de recevoir l'adhésion des Camarades.

L'Association comprend des membres actifs (10 frs par an), des membres associés (10 frs), honoraires (20 frs), bienfaiteurs (50 frs), et fondateurs (100 frs une fois versés). Les membres actifs doivent être des fonctionnaires ou anciens fonctionnaires de l'Administration ; les autres membres peuvent être pris en dehors de l'Administration.

L'Association se propose de faire une exposition, à Paris, en mai ou en juin prochain. Elle s'efforcera de l'organiser dans les locaux du Ministère des Travaux Publics.

G. DEBÈS,

*Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en retraite,
Président de l'Association,*

50, avenue de la Motte-Picquet, Paris, XV^e.

NOTES ET DOCUMENTS

Réduction d'indemnités

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des Colonies,

Vu le décret du 3 juillet 1897 portant règlement sur les indemnités de route et de séjour allouées en France aux fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux et les textes qui l'ont modifié ;

Vu le décret du 2 mars 1910 portant règlement sur la solde et les allocations accessoires des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux et les textes qui l'ont modifié,

Décète :

Art. 1^{er}. — Pour compter du 31 janvier 1936, l'indemnité spéciale fixée à l'article 95 du décret du 2 mars 1910 est réduite aux taux suivants :

GROUPES	CHEFS de famille francs	CÉLIBATAIRES francs.
I	1.200	600
II	1.000	500
III	800	400
IV	600	300

En outre, les intéressés pourront prétendre au remboursement, au tarif des chemins de fer le plus réduit en petite vitesse, des frais de transport effectifs de leur mobilier et de leurs bagages dans la limite des poids maxima suivants :

GROUPES	CHEFS de famille kilogr.	CÉLIBATAIRES kilogr.
I	5.000	2.500
II	4.000	2.000
III	3.000	1.500
IV	2.000	1.000

Restent sans changement les dispositions des paragraphes I, IV et V de l'article 95 du décret du 2 mars 1910.

Art. 2. — Le ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 31 janvier 1936.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Colonies,
JACQUES STERN.

QUESTIONS ÉCRITES

Question écrite sur le cumul de fonctions publiques et privées

15361. — M. Jean Lerolle demande à M. le ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones si les ingénieurs des Postes, Télégraphes et Téléphones peuvent, aux termes des derniers décrets-lois interdisant les cumuls, cumuler leurs fonctions avec celles de professeurs aux Ecoles Violot et Bréguet. (Question du 10 février 1936)

Réponse. — Le décret du 28 août 1935 interdit le cumul d'une fonction publique et d'un emploi privé aux fonctionnaires de l'Administration centrale des Postes, Télégraphes et Téléphones. Le rapport au Président de la République, précédant ledit décret, a précisé que l'interdiction ne devait pas

avoir pour effet « de mettre obstacle à ce que les fonctionnaires publics puissent donner, dans des établissements privés, avec l'agrément du ministre, un enseignement dont le niveau ou la spécialisation justifierait l'appel qui serait fait à leur talent ». L'Administration prépare, actuellement, une instruction, étendant au personnel des services extérieurs, les dispositions du décret susvisé, laquelle comportera les mêmes dérogations que celles prévues en faveur du personnel de l'Administration centrale. Il appartiendra aux agents visés par l'honorable parlementaire de régulariser leur situation, au moment opportun, en conformité de la nouvelle réglementation.



MUTATIONS

Par arrêté du 10 février 1936, M. *Pène*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Soissons, à dater du 1^{er} mars 1936, de l'arrondissement de Soissons, du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de l'Aisne, en remplacement de M. *Blanchard*, appelé à d'autres fonctions.

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

Par arrêté du 10 février 1936, M. *Charrueau*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, à Bordeaux, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Paris, à dater du 1^{er} mars 1936, des fonctions de secrétaire de la 1^{re} section du Conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. *Pène*, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 25 février 1936, M. *Mayer* (Armand), ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Mines à Paris, a été

chargé, en sus de ses attributions actuelles, de la direction du service central de statistique et de documentation.

Cette disposition aura son effet à dater du 1^{er} mars 1936

Aux termes d'un arrêté du 26 février 1936, M. *Vieillard*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, à la résidence de Bordeaux, à dater du 1^{er} mars 1936, des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Charrueau*, appelé à une autre destination, savoir :

1^o Arrondissement du Nord du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Gironde;

2^o Arrondissement unique du service des études et travaux de la ligne de chemin de fer de Libourne à Langon.

Par arrêté du 10 février 1936, M. *Moch*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Mines, remis par le gouvernement général de l'Algérie à la disposition de l'Administration des travaux publics, a été chargé, sur sa demande, à dater du 16 février 1936, du service de contrôle des primes allouées aux exploitations de mines de plomb et de zinc, institué par le décret du 23 octobre 1935.

Modifications dans la répartition des services

Par arrêté du 24 janvier 1936, fixant la consistance des services des forces hydrauliques, le service des forces hydrauliques de la Loire a été distrait des attributions de l'ingénieur en chef chargé du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Loire et rattaché aux attributions de l'ingénieur en chef chargé du service des forces hydrauliques du centre.

Cette disposition aura son effet à dater du 16 janvier 1936

Aux termes d'un arrêté du 24 février 1936, le service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Seine a été réparti à nouveau de la manière suivante en quatre arrondissements d'ingénieurs, savoir :

Arrondissement Nord.

M. *Lévy* (Louis), ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.

6 subdivisions. — Asnières, Clichy, Courbevoie, Neuilly-sur-Seine, Puteaux, Saint-Denis.

Arrondissement Est.

M. *Gaspard* (Roger), ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.

6 subdivisions. — Aubervilliers, Montreuil, Nogent-sur-Marne, Noisy-le-Sec, Pantin, Vincennes.

Arrondissement Sud.

M. *Cosmi*, ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.

4 subdivisions — Charenton, Saint-Maur, Villejuif, Vitry.

Arrondissement Ouest

M. *Lapebie* (Jean), ingénieur des Ponts et Chaussées à Paris.

3 subdivisions. — Boulogne, Sceaux, Vanves.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} mars 1936.

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

Comité technique de l'électricité

Par décret en date du 12 février 1936, M. *Fabre*, inspecteur général des Ponts et Chaussées, a été nommé, jusqu'au 31 décembre 1936, au titre de représentant du ministère des Travaux publics, membre du Comité technique de l'électricité, en remplacement de M. *Le Rouv*, inspecteur général des Ponts et Chaussées, décédé.

Comité consultatif de la navigation intérieure

Par arrêté du 17 février 1936, M. *Armand*, inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, membre du Conseil d'administration du port autonome de Strasbourg, a été nommé, jusqu'au 31 décembre 1938, membre du Comité consultatif de la navigation intérieure en remplacement de M. *Paul Cloarec*, démissionnaire.

Office national de la navigation

Par arrêté du 17 février 1936, M. *Armand*, inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, membre du Conseil d'administration du port autonome de Strasbourg, a été nommé, jusqu'au 31 décembre 1938, membre du Con-

seil d'administration de l'Office National de la Navigation, en remplacement de M. *Paul Cloarec*, démissionnaire.

M. *Armand* remplira les fonctions de vice-président pour l'année 1936, en remplacement de M. *Dusuzeanu*, démissionnaire.

Port autonome du Havre

Par décret du 19 février 1936 :

Sont nommés membres du Conseil d'administration du port autonome du Havre :

M. P.-E. *Dalbouze*, président de la Chambre de commerce de Paris, en remplacement de M. *Henri Garnier*, démissionnaire.

M. *Legoux*, ingénieur en chef adjoint de l'exploitation des Chemins de fer de l'Est en remplacement de M. *Pellarin*, également démissionnaire

Conseil Supérieur des Travaux Publics

Par arrêté du 31 janvier 1936, ont été désignés comme membres adjoints du Conseil supérieur des Travaux publics, pour l'année 1936, au titre de :

Représentants des Administrations publiques

M. Cahen-Salvador, conseiller d'Etat.
M. Philippe, inspecteur général des Ponts et Chaussées.
M. Théron, inspecteur général des Ponts et Chaussées.
M. Vasseur, inspecteur général des Ponts et Chaussées.
M. Guyot, inspecteur général des Ponts et Chaussées.
M. Richard, inspecteur général des Ponts et Chaussées.
M. Delema, inspecteur général des Ponts et Chaussées.
M. Montigny, inspecteur général des Ponts et Chaussées.
M. Girard, inspecteur général des Ponts et Chaussées.
M. l'inspecteur général du Contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

M. le chef du service central des forces hydrauliques au ministère des Travaux publics.

M. le directeur des pêches maritimes du personnel et de la comptabilité au ministère de la Marine marchande.

M. l'administrateur général de l'inscription maritime, inspecteur général des services de l'inscription maritime.

M. le directeur de la flotte de commerce et du travail maritime au ministère de la Marine marchande.

M. le chef du service central des travaux maritimes et immobiliers au ministère de la Marine militaire.

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

Le sous-directeur de l'expansion commerciale et des transports au ministère du Commerce et de l'Industrie.

M. Gabriel Faure, inspecteur général des monuments historiques, représentant de l'Administration des Beaux-Arts.

Le directeur général des travaux de Paris.

Représentants des intérêts généraux du pays

M. Martinet, ingénieur en chef adjoint à la direction de la Compagnie des Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée.

M. Paul Beghin, vice-président de l'Union technique des voies ferrées d'intérêt local.

M. Marchal, administrateur directeur général de la Compagnie générale de navigation (H. P. L. M.).

M. Maurice Sénéaux, administrateur directeur de la Société générale de Transports.

M. Petiet, président de la Chambre syndicale des Constructeurs d'Automobiles.

M. Canu, président de la Section des pêches maritimes du Comité central des Armateurs de France.

M. de Laurens-Castellet, secrétaire de la Section des pêches maritimes du Comité central des Armateurs de France.

M. Jacques Marchegay, secrétaire général du Comité central des Armateurs de France.

M. Sillard (Jean), représentant du Syndicat professionnel des Entrepreneurs de Travaux publics de France.

M. Alby, président honoraire du Conseil d'administration de la Société générale d'Entreprises.

M. de Catalano, directeur de l'Agence du Havre de la Compagnie générale transatlantique.

M. Duval, président du groupe de l'Union des Syndicats de l'Electricité.

M. Lambert-Ribot, délégué général de la Chambre syndicale des Forces hydrauliques.

Par arrêté du 24 février 1936, M. Lemoine, inspecteur général des Ponts et Chaussées, a été désigné comme membre adjoint du Conseil supérieur des Travaux publics, pour

l'année 1936, au titre de représentant des Administrations publiques, en remplacement de M. Deval, inspecteur général des Ponts et Chaussées, décédé.

Commission chargée d'étudier les atténuations à apporter au décret du 16 juillet 1935, augmentant les délais d'avancement.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 27 février 1936.

Monsieur le Président,

Le décret-loi du 16 juillet 1935 a augmenté uniformément d'un an les délais d'avancement imposés aux fonctionnaires pour obtenir un avancement de classe ou d'échelon.

Certaines catégories d'agents ont estimé que l'application de ce décret entraînait, pour eux, des résultats excessifs en ne leur permettant d'accéder au sommet de leur carrière qu'à un âge trop voisin de celui de la retraite. Nous avons donc pensé qu'il y avait lieu de charger une commission d'examiner leurs revendications et de proposer au Gouvernement, dans un délai maximum de quinze jours, les mesures d'adaptation qui lui auraient paru indispensables.

Veuillez agréer, monsieur le Président, les assurances de ma très haute considération.

*Le président du Conseil,
ministre de l'Intérieur,*

ALBERT SARRAUT.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du président du Conseil, ministre de l'Intérieur,

Vu la loi du 8 juin 1935;

Vu le décret du 16 juillet 1935 augmentant d'une année les minima d'ancienneté exigés pour obtenir un avancement de classe ou d'échelon,

Décète :

Art. 1^{er}. — Il est institué à la présidence du Conseil une commission chargée d'étudier, compte tenu de la situation des différentes catégories de personnel, les atténuations à apporter au décret-loi du 16 juillet 1935 augmentant les délais d'avancement.

Art. 2. — Cette commission est composée ainsi qu'il suit :

Le président de la commission d'administration générale du Sénat, président.

Le président de la commission d'administration générale de la Chambre des députés, vice-président.

Deux représentants de la présidence du Conseil.

Le directeur du budget et du contrôle financier.

Le directeur de la comptabilité publique.

Deux représentants de chaque ministère désignés par le ministre intéressé, dont l'un sera chargé de représenter les intérêts du personnel.

Les membres de cette commission seront nommés par arrêtés ministériels avant le 29 février 1936.

Art. 3. — La commission entendra, à titre consultatif, toute personne qu'elle jugera utile de convoquer.

Art. 4. — Le président du Conseil, ministre de l'Intérieur, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 février 1936.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le président du Conseil,
ministre de l'Intérieur,*

ALBERT SARRAUT.

Commission chargée d'étudier les atténuations à apporter au décret du 16 juillet 1935 augmentant les délais d'avancement.

Par arrêté en date du 28 février 1936, ont été désignés pour représenter le ministère des Travaux publics dans la commission instituée par le décret susvisé du 27 février 1936, pour l'étude des atténuations à apporter au décret-loi du 16 juillet 1935 augmentant les délais d'avancement :

M. *Lipmann*, directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale.

M. Bernard (Maurice), ingénieur des Travaux publics de l'Etat.

Conseil supérieur des chemins de fer

Par décret du 24 février 1936,

M. *Aron* (Alexandre), inspecteur général des Ponts et Chaussées, est nommé membre du Conseil supérieur des Chemins de fer, au titre de représentant des intérêts généraux de la nation (ministère des Travaux publics), en remplacement de M. *Dusuzeau*, démissionnaire.

Par décret du 24 février 1936,

M. *Joyant*, inspecteur général des Ponts et Chaussées, est nommé membre du Conseil supérieur des Chemins de fer, au titre de représentant des intérêts généraux de la nation (ministère des Travaux publics), en remplacement de M. *Clément Colson*, démissionnaire.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I. — Souscripteur Perpétuel

M. *Porchez* (Armand), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

II. — Adhésions nouvelles

MM. *Grard*, Ingénieur des Mines.

Gras, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Pancrasi, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Paviot, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

III. — Mariage

M. Paul *Betheder-Matibet*, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, fait part du mariage de son fils Louis avec Mlle Solange Cothureau (13 février 1936).

IV. — Naissances

M. *Chamboredou*, Ingénieur des Ponts et Chaussées à

Agen et Madame font part de la naissance de leur fille Marie-Elisabeth, le 13 février 1936.

Monique, Nicole, Bernard et Michel *Deymié* sont heureux d'annoncer la naissance de leur petite sœur Brigitte, 25 février.

V. — Décès

MM. *Lantenois*, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.

Ourgault, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

Labrot, Elève Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Demande d'emploi

Ingénieur en chef honoraire des Ponts et Chaussées, 60 ans, cherche une situation à Paris. Ecrire au Bulletin qui transmettra.

LÉGION D'HONNEUR

Rectificatif

Le numéro de janvier du Bulletin indiquait M. l'Ingénieur en chef *Albouy*, promu récemment officier de la Légion

d'honneur, comme étranger au P.C.M., alors que M. Albouy est membre de l'Association.

Nous nous excusons de cette erreur purement typographique.

LISTE GÉNÉRALE

des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Errata au Bulletin de Février 1936

Page 63, 1^{re} colonne, 39^e ligne, *au lieu de* : DELEMER, 53, avenue de Saxe; *lire* : DELEMER, 54, avenue de Saxe.

Page 63, 2^e colonne, 8^e ligne, *au lieu de* KERVILLER, *lire* : KERVILER.

Page 64, 1^{re} colonne, 16^e ligne, *au lieu de* : Bourg-la-Reine (Seine-et-Oise); *lire* : Bourg-la-Reine (Seine).

Page 67, 1^{re} colonne, 33^e ligne, *au lieu de* : DHERSE, 45, place de l'Hôtel-de-Ville, Rouen; *lire* : DHERSE, 36, rue Francisco-Ferrer, Le Mans.

Page 68, 1^{re} colonne, 51^e ligne, *au lieu de* : JAY, au château, Montbéliard; *lire* : JAY, 22, square Jean-Thebaud, Paris, 15^e.

Page 69, 2^e colonne, 41^e ligne : à supprimer

Page 69, 2^e colonne, 49^e ligne, *au lieu de* : PILLOT, Dakar (Sénégal), *lire* : PILLOT, Markala, Soudan (A.O.F.)

Page 70, 2^e colonne, 32^e ligne, *au lieu de* : 10, rue du Président-Doumer; *lire* : 8, rue du Président-Doumer.

Page 73, 2^e colonne, 36^e et 37^e lignes : à supprimer.

Page 73, 2^e colonne, après la 44^e ligne, *ajouter* : S. PEZET, Ingénieur adjoint à l'administrateur-délégué de la Compa-

gnie fermière des Chemins de fer Tunisiens, 19, rue Cels, Paris, 14^e.

Page 74, 2^e colonne, 60^e ligne, *au lieu de* : 29, rue Borgnis-Desbordes, Versailles; *lire* : 1, rue de Narbonne, Paris, 7^e.

Page 75, 1^{re} colonne, 48^e ligne : à supprimer.

Page 76, 1^{re} colonne, après la 15^e ligne, *ajouter* : Paul-Dubois, 27 bis, Quai d'Orsay, Paris, 7^e.

Page 77, 1^{re} colonne, 9^e ligne, *au lieu de* : PAVIOT, Evreux; *lire* : S. PAVIOT, 27, rue du Buisson, Evreux.

Page 77, 2^e colonne, 41^e ligne, *au lieu de* : 3, villa Victor-Hugo; *lire* : 48 bis, rue des Belles-Feuilles.

Page 78, 1^{re} colonne, 39^e ligne, *au lieu de* : 22, rue Pierre-Curie; *lire* : 12, rue Pierre-Curie.

Page 79, 1^{re} colonne, après la 27^e ligne, *ajouter* : S. GRAND (Alexandre), 16, boulevard Raspail, Paris, 6^e.

Page 79, 2^e colonne, 27^e ligne : à supprimer.

Page 82, 1^{re} colonne, 1^e ligne, *au lieu de* : 6 bis, boulevard Gambetta; *lire* : 1, avenue Pasteur.



ÉTABLISSEMENTS
POLIET & CHAUSSON

CAPITAL : 125 MILLIONS

Siège Social : 125, Quai de Valmy
PARIS

■ | **CIMENTS** | ■
CHAUX
PLATRES | ■

Production annuelle

2 MILLIONS DE TONNES

ADRESSE
TÉLÉGRAPHIQUE
PLACHACIM-PARIS
Registre du Ccm
Seine 46 319

TÉLÉPHONE :
Botzaris 86-00
(7 lignes groupées)
Inter-Botzaris : 21
(6 lignes groupées)

ÉTABLISSEMENTS

DAVEY BICKFORD SMITH & Co

Explosifs de Mines

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



SOCIÉTÉ DU
GAZ DE PARIS

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

6. RUE CONDORCET. - PARIS. 9^e

■

GOUDRONS PREPARES

POUR LES ROUTES

Conformes aux Spécifications du Ministère des Travaux Publics

BRAIS

POUR: TARMAÇADAM
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^{re})

Tél. TRUDAINE 73 00 (10 lignes)

R C Seine 45 943

Ad. Tél. SOUPRODOS. 83. PARIS