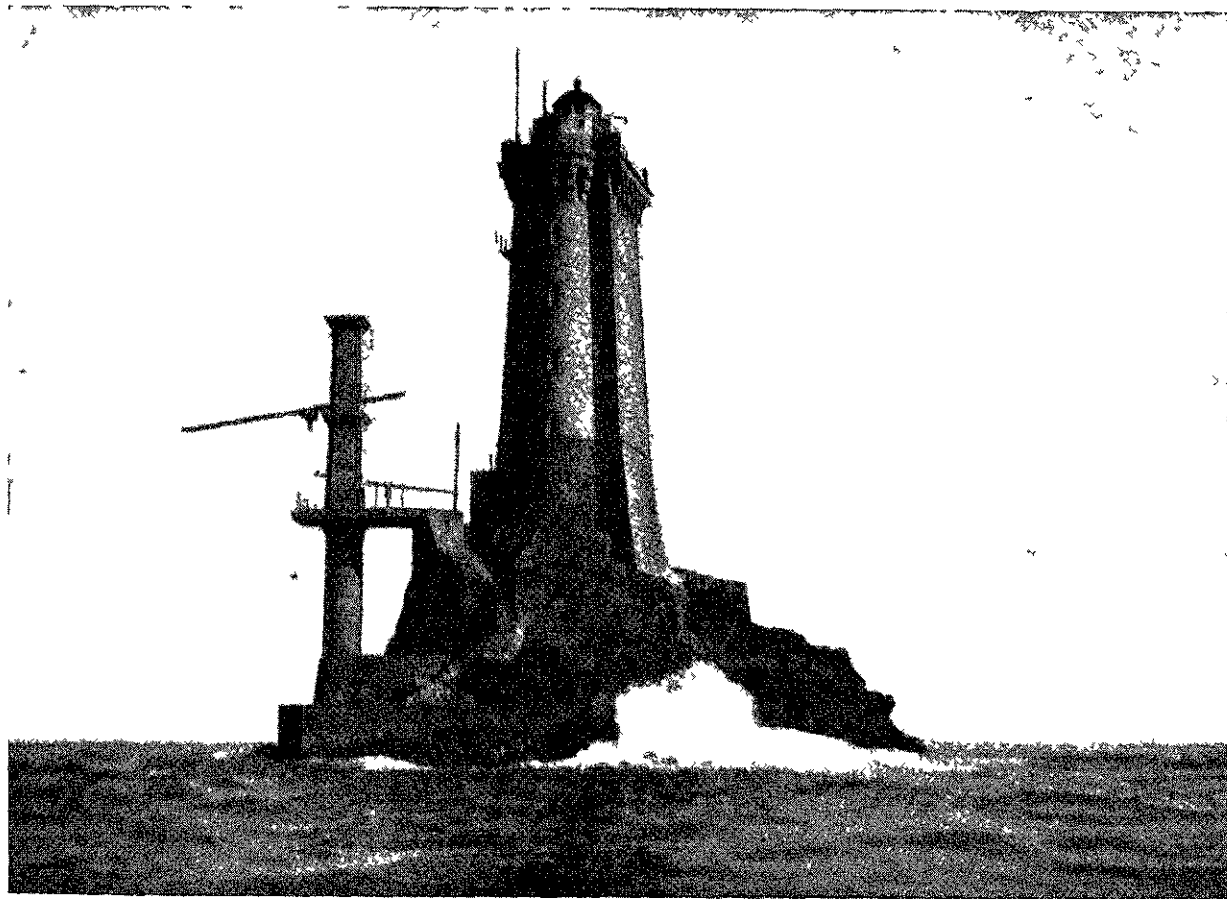


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

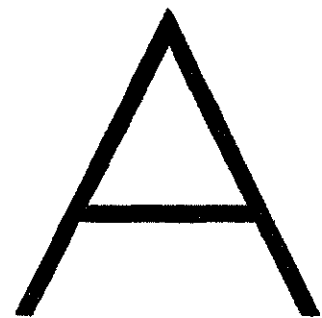
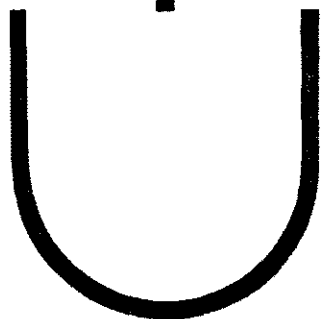
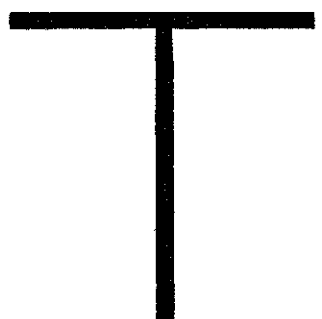
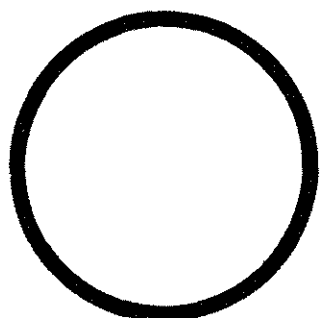
BULLETIN
DU

P.C.M.

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



PHARE DE LA VIEILLE ET SON DISPOSITIF DE DÉBARQUEMENT



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.

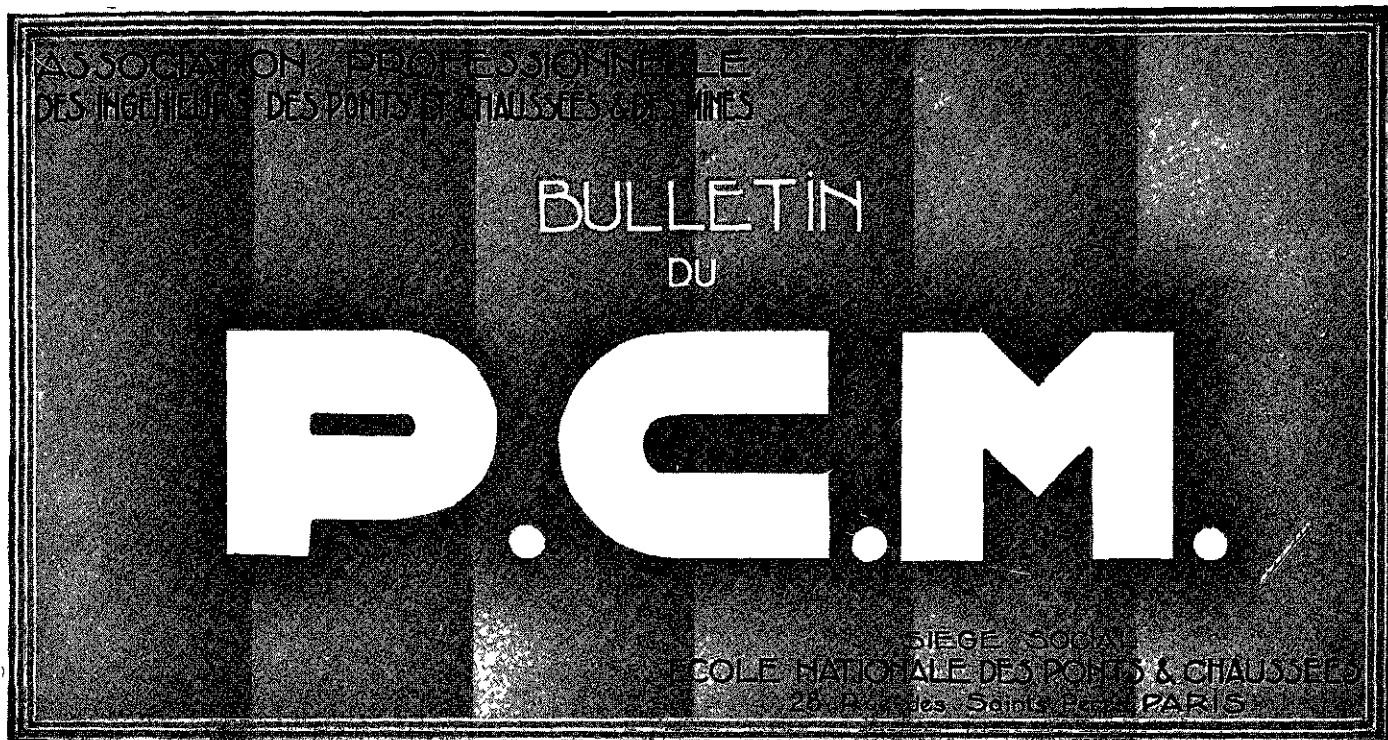
Adressez-vous à L'OTUA si vous désirez avoir des renseignements concernant les travaux de ce genre, effectués en France et à l'étranger.

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 :		TEXTES LEGISLATIFS, REGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIFS :	
Séance du 15 avril 1937.	138	Projet de loi accordant le droit syndical aux fonctionnaires	146
NOTES ET DOCUMENTS :		Projet de résolution sur la pêche fluviale	147
SERVICE HYDRAULIQUE :		Décret du 12 avril 1937 sur la revision des pensions.	148
Note d'information du ministre de l'Agriculture relative au projet de réorganisation du Service Hydraulique et jointe à la circulaire du 6 avril 1937 aux Préfets.	140	Instruction du 15 avril 1937 relative à l'application de la loi de finances du 31 décembre 1936 (pensions de retraite civiles et militaires)	149
Lettre adressée le 17 avril 1937 par les Associations et Syndicats des personnels des Travaux Publics à M. le ministre des Travaux Publics.	140	NOMINATIONS — PROMOTIONS — MUTATIONS.	151
SITUATION DES ELÈVES INGÉNIEURS :		MODIFICATIONS DANS LA REPARTITION DES SERVICES :	
Lettre du Groupe des Elèves Ingénieurs P.C.M. à M. le ministre des Travaux Publics.	143	Service du Contrôle de la Voie et des Pâtiments des réseaux de l'Etat, du Nord, de l'Est et de l'Alsace-Lorraine.	152
EMPLOI DES VÉHICULES AUTOMOBILES :		11 ^e Inspection générale des Ponts et Chaussées.	153
<i>Responsabilité des accidents survenus en cours de service avec la voiture personnelle du fonctionnaire</i> : Lettre du 18 mars 1937 de M. le directeur des Routes	143	COMPOSITION DES COMITES, COMMISSIONS, CONSEILS, ETC.	153
Nomenclature des textes réglementaires susceptibles d'intéresser les Ingénieurs P.C.M.	144	LEGION D'HONNEUR	157
Exposition de l'Association artistique de l'Administration des Travaux publics.	145	COMMUNICATIONS PERSONNELLES :	
TOURNEE EN ITALIE :		Changements d'adresse. — Souscripteur perpétuel. — Naissance. — Mariage. — Notice nécrologique (Léon Moissenet). — Décès. — Deuil.	157
Programme rectifié	146	ANNONCES ET OFFRE D'EMPLOI	158
Liste des adhérents.	146		

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du 15 Avril 1937

Présents :

MM. *Dauvergne, Beau, Cazes, Charrueau, Dorges, Fa-
vières, de Fargues, Genthial, Koch, Lapébie, Maux, Muffang,
Pietri, Renaud (Bernard), Thibault, Valentin, Wahl.*

Excusés :

MM. *Parent, Curet, Gex, Luzinier.*

La séance est ouverte à 14 h.30.

Ordre du jour :

- 1° Ingénieurs coloniaux;
- °° Réforme de la Voirie;
- 3° Service Hydraulique;
- 4° Représentation du Groupe de Bordeaux;
- 5° Situation des Elèves-Ingénieurs;
- 6° Election des représentants du personnel auprès du Conseil d'Enquête.

1° *Ingénieurs Coloniaux.*

M. Maux, délégué du Groupe Colonial, annonce son prochain départ pour l'Extrême-Orient et fait part de la nécessité de pourvoir à son remplacement.

Cette nécessité s'impose d'autant plus que le décret du 9 mai 1936 portant organisation générale des services des Travaux Publics et des Mines des Colonies et statut du personnel a prévu, en son article premier, qu'un décret spécial, pris après avis du ministre des Travaux Publics, fixerait la date et les conditions d'application du dit décret du 9 mai à l'Indochine. Ce dernier texte pouvant intervenir prochainement, il est indispensable que la question, eu égard à l'importance qu'elle présente pour les Ingénieurs P.C.M. de l'Indochine, soit suivie par l'Association et plus particulièrement par le délégué à Paris du Groupe des Ingénieurs Coloniaux. MM. Beau et Jacquinet seraient d'ailleurs tout spécialement compétents pour la suivre.

Le Comité prend note des déclarations et desiderata de M. Maux.

2° *Réforme de la Voirie.*

M. le Président rend compte de la constitution, au ministère de l'Intérieur, d'une Commission pour l'étude de la réforme de la Voirie et des fonctions annexes.

Cette Commission, qui sera probablement présidée par M. Louvel, Inspecteur général des Services administratifs, comprendra des délégués de la Présidence du Conseil, des ministères de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics, ainsi que des représentants des Associations et Syndicats de fonctionnaires intéressés.

Le Comité décide de constituer une sous-commission restreinte pour suivre spécialement la question : cette sous-commission serait composée de MM. Renaud (Bernard), Bedaux, Muffang et Valentin. La collaboration de M. Schwartz serait également demandée.

Enfin le Comité décide que le P.C.M. sera représenté au

sein de la Commission siégeant au ministère de l'Intérieur par MM. Renaud (Bernard) et Bedaux.

3° *Service hydraulique.*

M. le Président rend compte de la situation actuelle de la question du Service Hydraulique.

La Commission de réorganisation du Service Hydraulique instituée au ministère de l'Agriculture, et dans laquelle l'Administration des Travaux Publics était représentée par MM. Simon, Renault et Artigue, a tenu sa dernière séance le mercredi 24 mars 1937 sous la présidence de M. le ministre de l'Agriculture.

Les conclusions de ladite Commission peuvent se résumer comme suit :

1° Les attributions du Service Hydraulique présentent actuellement un double aspect : les questions d'hydraulique pure, d'une part, et les questions d'hydraulique agricole, d'autre part;

2° Les questions d'hydraulique pure et les attributions générales de la police des eaux demeureraient confiées au Service ordinaire des Ponts et Chaussées, les conditions du concours ainsi apporté au ministère de l'Agriculture ayant toutefois à être précisées et réglementées;

3° Les questions comportant une collaboration directe avec les agriculteurs seraient confiées au Génie Rural; il s'agirait notamment des irrigations, de la mise en valeur agricole des régions marécageuses, de l'assainissement agricole des terres, des colmatages et des endiguements d'intérêt agricole, et d'une manière générale des problèmes propres d'hydraulique agricole;

4° Entre les rôles respectifs des Services des Ponts et Chaussées et des Services du Génie Rural, il y aurait lieu de fixer les modalités diverses de liaison; il serait notamment indispensable d'assurer à chacun des services, pour ce qui le concerne, une sorte de droit d'initiative à l'égard des activités propres à l'autre service;

5° En outre des délimitations et des solutions rationnelles de répartition devront être étudiées, en ce qui concerne les adductions d'eau, l'électrification rurale et, sous certaines modalités à préciser avec le ministère de l'Intérieur, pour la construction des chemins ruraux par les Communes;

6° La réglementation de ces diverses questions devrait intervenir par un texte réglementaire.

M. le Président fait observer qu'un accord unanime a été réalisé au sein de la Commission qui a reconnu que la police des eaux non domaniales devait continuer à être confiée au personnel des Ponts et Chaussées tout spécialement qualifié pour exercer ces fonctions si complexes dans les meilleures conditions, parce qu'il comprend un grand nombre d'agents compétents, à proximité des cours d'eau non navigables et des populations qui utilisent leurs eaux pour les besoins les plus divers.

Aux termes de l'accord ainsi réalisé au sein de la Commission, il a été reconnu nécessaire que des textes aussi précis que possible et rédigés dans le cadre des dits accords, soient élaborés par les deux Administrations de l'Agriculture et des Travaux Publics et interviennent dans le plus bref délai.

Nonobstant cette disposition, ces textes n'ont pas encore été élaborés du fait du manque de liaison entre les deux Administrations.

Depuis le 24 mars, un fait nouveau s'est d'ailleurs produit.

M. le ministre de l'Agriculture s'est en effet ému de la campagne menée par les Associations et Syndicats des personnels des Travaux Publics et du Service Vicinal et a adressé, le 6 avril 1937, aux Préfets, une circulaire dans laquelle il s'élève contre la campagne susvisée et à laquelle est jointe une note d'information qui sera reproduite dans le Bulletin de l'Association.

Il est intéressant de signaler que dans cette note M. le ministre de l'Agriculture reconnaît que la solution consistant à constituer avec les fonctionnaires du Génie Rural un Corps unique exerçant les attributions fusionnées des Services de l'Hydraulique et du Génie Rural ne peut être immédiatement ou *entièrement* réalisable ni même la *seule efficace*. Il reconnaît également que seuls les problèmes d'aménagement hydraulique ou de police générale des eaux doivent rester confiés, comme par le passé, au Corps des Ponts et Chaussées. Les organisations et les projets d'hydraulique agricole (irrigations, mise en valeur de marais, assainissements de vallées cultivées, etc...) passeraient progressivement sous le contrôle des seuls Ingénieurs du Génie Rural.

En outre, M. le ministre de l'Agriculture a adressé, le 9 avril 1937, à M. le ministre des Travaux Publics une lettre dans laquelle sont reproduites les principales dispositions de la note d'information aux Préfets et dans laquelle il est reconnu explicitement que la Commission instituée au ministère de l'Agriculture pour l'étude des questions d'hydraulique a abouti à des conclusions qui sauvegardent la possibilité de solutions raisonnables. De ce fait, seule est envisagée une révision partielle des attributions du Service des Ponts et Chaussées et du Service du Génie Rural dans les limites de compétence du Département de l'Agriculture. En outre, M. le ministre de l'Agriculture demande un renforcement de son action sur le personnel du Service Hydraulique en ce qui concerne, notamment, les notes, les avancements, les distinctions et la discipline. Enfin, en ce qui concerne les cumuls de fonctions et de rémunération, M. le ministre de l'Agriculture estime qu'il doit être seul juge des autorisations à accorder lorsque, d'une part, celles-ci concernent le personnel des Ponts et Chaussées chargé du Service Hydraulique et lorsque, d'autre part, l'objet même de l'autorisation ressortit aux attributions du ministère de l'Agriculture.

A la suite de la circulaire du 6 avril 1937 adressée par M. le ministre de l'Agriculture aux Préfets, les Associations et Syndicats du personnel des Travaux Publics ont estimé de leur devoir d'adresser à M. le ministre des Travaux Publics une lettre dans laquelle ils justifient leur action en ce qui concerne la question de l'Hydraulique.

Cette lettre, qui sera remise le 17 avril à M. le ministre des Travaux Publics, sera publiée au Bulletin.

M. le Président estime que la circulaire du 6 avril du ministre de l'Agriculture aux Préfets constitue un fait nouveau dont il y a lieu de tenir compte. Il est indispensable que le ministre de l'Agriculture soit assuré de la collaboration entière et loyale des Ingénieurs du Service des Ponts et Chaussées dont l'action, en matière d'hydraulique, a d'ailleurs toujours été limitée à la défense des intérêts généraux du pays et des intérêts professionnels de leurs Corps.

MM. Bernard Renaud, Favières et Dorges sont de cet avis. Après une discussion à laquelle prennent part la plupart

des Ingénieurs en chef présents, le Comité décide, dans un désir d'apaisement et d'entente, de ne pas provoquer d'intervention nouvelle en ce qui concerne la question du Service Hydraulique.

Une note sera, à cet effet, adressée par le Président à tous les Ingénieurs en chef.

4° Représentation du Groupe de Bordeaux.

M. le Président expose que M. Luzinier s'est démis de ses fonctions de délégué du Groupe de Bordeaux pour raisons de santé.

Le Comité s'associe à son Président pour remercier M. Luzinier du concours actif et dévoué qu'il a toujours apporté en toutes circonstances à l'Association. Le Comité espère qu'une amélioration de la santé de M. Luzinier lui permettra de poursuivre sa collaboration.

Dans le cas où M. Luzinier maintiendrait sa décision, il y aura lieu de demander au Groupe de Bordeaux de procéder à l'élection de son nouveau délégué.

5° Situation des Elèves-Ingénieurs.

M. le Président fait connaître qu'il a accompagné chez M. le Directeur du Personnel une délégation des Elèves-Ingénieurs.

Au cours de cette audience, les Elèves-Ingénieurs ont remis une note adressée à M. le Ministre des Travaux Publics et dans laquelle sont notamment demandées les améliorations suivantes :

a) Substitution du titre d'Ingénieur stagiaire au titre d'Elève-Ingénieur, par analogie avec les errements suivis dans le Corps du Génie Maritime, des Constructions Navales ;

b) Relèvement de l'indemnité de mission des Elèves-Ingénieurs qui est restée fixée à 20 francs par jour depuis le décret du 16 septembre 1922 — et cela malgré la hausse considérable du prix de la vie qui s'est manifestée depuis cette époque et malgré les relèvements intervenus en ce qui concerne les frais de mission des autres fonctionnaires.

La délégation des Elèves-Ingénieurs a reçu le meilleur accueil de M. le Directeur du Personnel qui a promis de procéder à l'étude rapide et objective des desiderata présentés.

6° Election des représentants du personnel auprès du Conseil d'enquête.

Le Comité décide de présenter les candidats suivants aux élections des représentants des Ingénieurs au Conseil d'enquête qui, aux termes d'un arrêté du 23 mars 1937 de M. le ministre des Travaux Publics, doivent avoir lieu le lundi 3 mai prochain :

Groupe I :

Catégorie a) : Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées : MM. Schwartz et Beau.

Catégorie b) : Ingénieurs ordinaires : MM. Muffang et Lapébie.

Groupe II :

Ingénieurs des Mines : Il appartient au Groupe des Mines de désigner ses candidats.

M. le Président se mettra, à cet effet, en rapport avec M. le Président du Groupe des Ingénieurs des Mines.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17 h. 30.

Le Président,
H. DAUVERGNE.

NOTES ET DOCUMENTS

SERVICE HYDRAULIQUE

1° Note d'information relative à la réorganisation projetée du service hydraulique et jointe à la circulaire adressée le 6 Avril 1937 à MM. les Préfets par M. le Ministre de l'Agriculture.

Seul responsable des attributions qui lui incombent, le ministre de l'Agriculture a jugé, d'après l'observation des faits, qu'il était désirable que fût apportée à la gestion du Service Hydraulique une connaissance particulière des besoins de l'Agriculture et des populations rurales. Il a indiqué son intention de réorganiser ce service ainsi que d'y faire participer plus activement les Ingénieurs qui ne dépendent que de lui et qui sont au courant de tous les aspects de la politique agricole. Loin de prendre, comme il en a le pouvoir, une décision immédiate, loin d'arrêter seul un plan de réformes, il a entamé des négociations avec son collègue, le ministre des Travaux Publics, et réuni une commission d'études composée de fonctionnaires des divers grades choisis en nombres égaux dans le corps des Ponts et Chaussées et dans le corps du Génie Rural.

Devant ces mesures d'administration courante, certains agents des services des Ponts et Chaussées ont déclenché une campagne dont il convient de relever les erreurs, et dont on ne peut au surplus dissimuler l'incorrection vis-à-vis du ministre de l'Agriculture.

**

Il n'est pas question de poursuivre en sens inverse une polémique qui n'a que trop duré. Mais il semble indispensable, par simple déférence envers les collectivités locales, d'expliquer et de mettre au point les tendances actuelles du ministère de l'Agriculture pour ce qui concerne la réforme projetée.

**

Les raisons qui ont incité le ministre de l'Agriculture à envisager une réorganisation plus ou moins accentuée du Service Hydraulique sont uniquement dictées par l'expérience.

D'une part il est délicat d'apprécier judicieusement les conditions particulières qui caractérisent le milieu rural : ainsi s'impose une certaine adaptation pour les Administrations appelées à collaborer avec les collectivités locales. D'autre part, dans le domaine particulier de nombreuses entreprises hydrauliques, la nécessité apparaît de faire passer, avant la technique de l'Ingénieur, les notions primordiales de l'Agronomie et de l'Economie Rurale.

Le ministre de l'Agriculture a donc été amené à penser que l'activité des Ingénieurs placés directement sous ses ordres pourrait être utilement étendue à divers problèmes ressortissant au service hydraulique et auxquels les services des Ponts et Chaussées absorbés d'ailleurs par de lourdes et multiples obligations, n'ont pu, malgré toute leur valeur technique, imprimer l'orientation désirable.

*

Quelles pourraient être les mesures envisagées ?
Tout d'abord — et les conversations échangées à l'origine

entre les deux ministères n'avaient pas écarté cette hypothèse — il avait semblé possible de détacher, aux ordres du seul ministère de l'Agriculture, un certain nombre d'agents du corps des Ponts et Chaussées afin de constituer, avec les fonctionnaires du Génie Rural, un corps unique exerçant les attributions désormais fusionnées des services de l'hydraulique et du Génie Rural. Le nombreux personnel du service ordinaire des Ponts et Chaussées allégé de la gestion du Service Hydraulique aurait pu se prêter sans difficultés notables au transfert indiqué ci-dessus, et, l'unité ainsi réalisée dans les services propres au ministère de l'Agriculture aurait, sans nul doute, consolidé et même développé leurs moyens d'action.

Il est apparu ensuite que cette première solution risquerait de ne pas être immédiatement ou entièrement réalisable, ni même la seule efficace. Encore que le problème des effectifs demeurât inévitablement causé dans le cadre indiqué, des aménagements de divers ordres permettraient de remédier aux inconvénients du système actuel et de répondre aux désirs maintes fois renouvelés par les représentants du Monde rural.

D'une part, les organisations et les projets d'hydraulique agricole (irrigations, mises en valeur de marais, assainissements de vallées cultivées, etc...) passeraient progressivement sous le contrôle des seuls Ingénieurs du Génie rural à la disposition desquels seraient placés certains des agents « en service détaché » qui sont déjà rémunérés sur les crédits du ministère de l'Agriculture. En même temps, les Ingénieurs du Génie rural seraient mis en mesure d'intervenir efficacement pour représenter et pour sauvegarder les intérêts agricoles à leur juste place devant les problèmes d'aménagement hydraulique ou de police générale des Eaux, qui resteraient confiés comme par le passé au corps des Ponts et Chaussées.

D'autre part, avec l'espoir que certaines collaborations administratives fussent capables de jouer désormais dans le seul souci du bien public, il y aurait à fixer des conditions nouvelles pour le concours que les services des Ponts et Chaussées continueraient ainsi à fournir au ministère de l'Agriculture. Il importerait entre autres de déterminer des « règles de conférences » afin d'éliminer les retards sinon les abus que l'expérience a soulignés.

**

Ainsi ramené à ses véritables aspects, le problème en cause est donc simple : il ne correspond pas seulement à une évolution longuement prévue, mais aussi à une remise en ordre indispensable.



2° Lettre adressée le 17 Avril 1937 à Monsieur le Ministre des Travaux Publics

Paris, le 17 avril 1937.

Le Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines,

Le Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat,

Le Secrétaire Général du Syndicat des Adjointes Techniques des Ponts et Chaussées et des Mines,
A. M. le ministre des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

Dans une circulaire du 6 avril 1937 et dans une note annexe M. le ministre de l'Agriculture a porté à la connaissance de tous les Préfets les considérations suivantes sur la Réforme du Service Hydraulique :

« En raison des difficultés ou des inconvénients de faits signalés par nombre de Préfets », pour « éliminer les retards sinon les abus que l'expérience a soulignés », pour « répondre aux désirs maintes fois renouvelés par les représentants du monde rural », M. le ministre de l'Agriculture a « estimé qu'il y avait lieu d'améliorer dans certains de ses éléments la gestion du Service hydraulique et d'y faire intervenir plus directement les services propres de son Département, qui se trouvent mieux connaître les besoins comme les possibilités des populations rurales », « une certaine adaptation s'imposant pour les administrations appelées à collaborer avec les collectivités locales », mais « loin de prendre comme il en a le pouvoir une décision immédiate, loin d'arrêter seul un plan de réformes, il a entamé des négociations avec son collègue des Travaux Publics et il a réuni une commission d'études paritaire ».

« Tout d'abord, il avait semblé possible de détacher aux ordres du seul ministère de l'Agriculture un certain nombre d'agents du corps des Ponts et Chaussées afin de constituer avec les fonctionnaires du Génie Rural un corps unique exerçant les attributions désormais fusionnées des services de l'Hydraulique et du Génie Rural. Le nombre personnel du Service ordinaire des Ponts et Chaussées, allégé de la gestion du Service hydraulique, aurait pu se prêter sans difficultés notables au transfert indiqué ci-dessus.

« Cette solution a été laissée de côté, « les problèmes d'aménagement hydraulique ou de police générale des eaux resteraient confiés comme par le passé au corps des Ponts et Chaussées ».

« Le « problème est ainsi ramené à ses véritables aspects » alors que « les affirmations erronées qui ont été abondamment répandues ces dernières semaines risquent de surprendre la bonne foi des collectivités intéressées ».

« Au moment où s'ouvre la session des Conseils généraux », les Préfets sont « éclairés et, s'il y a lieu, mis en mesure d'intervenir ».

« D'autre part, « certaines des manifestations organisées ont revêtu un caractère de pression administrative sur des assemblées ou des personnalités locales » et M. le ministre de l'Agriculture « a dû saisir son collègue des Travaux Publics des faits qui lui étaient signalés en demandant expressément l'ouverture d'enquêtes administratives en vue d'établir les responsabilités encourues ».

Ces considérations contiennent de très graves erreurs de fait; pour le montrer, il nous suffit de citer des documents officiels émanant du ministère de l'Agriculture.

En janvier 1937, M. le ministre de l'Agriculture a soumis à l'administration des Travaux Publics un projet de « procès-verbal et note memento » dans lequel on trouve :

« Le ministre de l'Agriculture propose :

« 1° Il y a lieu dans tous les départements de confier les attributions du Service Hydraulique aux Ingénieurs

propres au ministère de l'Agriculture, c'est-à-dire aux Ingénieurs du Génie Rural.

« Par conséquent il y a lieu, pour le ministère de l'Agriculture, de renoncer au concours qui lui a été prêté jusqu'ici par les services ordinaires des Ponts et Chaussées pour l'exercice du Service Hydraulique, dans les départements autres que les trois départements recouverts.

« Le ministre de l'Agriculture ne méconnaît d'ailleurs aucun des services rendus et il tient à exprimer sa gratitude aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées, dont la haute valeur technique ne peut être aucunement mise en cause par les ajustements que nécessite l'évolution des problèmes ruraux.

« 2° Le nombre des Ingénieurs et agents du Génie Rural est à l'heure actuelle encore insuffisant pour faire face aux charges du Service Hydraulique : leur effectif appelle inévitablement des renforcements.

« Mais, par ailleurs, dégagés des charges du Service Hydraulique, les effectifs des Services ordinaires des Ponts et Chaussées sont susceptibles d'allègements équivalents.

« Pour les effectifs à transférer d'un ministère à l'autre, il y a lieu de les envisager sous forme de crédits et de postes budgétaires plutôt que sous la forme de personnel : il importe en effet de sauvegarder l'unité de formation dont l'expérience a montré la nécessité.

« 3° Dans le cadre des décisions de principe qui viennent d'être énoncées, il semble convenable de prévoir une réalisation progressive qui pourrait s'étendre sur les deux exercices 1937 et 1938. »

Par lettre du 28 janvier, M. le ministre de l'Agriculture rappelait son « intention d'unifier l'action de ses services, c'est-à-dire de cesser de recourir à la collaboration des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et de confier toutes les attributions correspondantes aux seuls Ingénieurs spécialisés du ministère de l'Agriculture » et il acceptait de « constituer une commission spéciale qu'il chargerait d'étudier et de proposer les conditions pratiques de l'organisation nouvelle ».

Cette Commission, contrairement à la demande des organisations, était purement administrative, ses membres étant tous désignés par les administrations supérieures.

Au cours de la deuxième séance de la commission, le mercredi 17 février, avant l'audition des représentants du personnel, le Président de la Commission leur a lu la note suivante qui figure au procès-verbal officiel établi par le ministère de l'Agriculture :

« Avant de vous donner la parole, je dois vous rappeler que la Commission qui va vous entendre a été constituée dans le but « d'étudier et de proposer des conditions pratiques de réalisation pour l'organisation nouvelle que le ministre de l'Agriculture a décidée d'accord avec le ministre des Travaux Publics ».

« Le principe de la réforme qui a été résolue par l'entente intervenue entre les deux ministres n'a pas à être examiné par la Commission.

« Je serais reconnaissant aux délégués de votre Groupe ment de bien vouloir limiter leurs observations aux seules questions que la Commission est chargée d'étudier.

« Vos observations seront intégralement enregistrées au procès-verbal, mais il n'est pas possible à la Commission d'étendre la mission qui lui a été confiée. »

Dans une lettre adressée par la suite à un des représentants du personnel, M. le ministre de l'Agriculture a con-

firmé que cette déclaration du Président avait été faite sur son ordre.

Dans le même procès-verbal officiel de la deuxième séance, on trouve l'intervention suivante de M. le Directeur des Eaux et du Génie Rural :

« Dès la première conférence qu'il a eue avec son collègue des Travaux Publics, le ministre de l'Agriculture a résumé dans une note memento les orientations qui viennent d'être évoquées et qui ont servi de base à l'accord de principe. »

Ainsi les représentants qualifiés de M. le ministre de l'Agriculture confirmaient le 17 février l'intention du transfert pur et simple du Service hydraulique au Génie Rural, sans examen ni discussion, en faisant d'ailleurs état d'un accord qui ne leur avait pas été donné par l'Administration

Au cours des travaux de la Commission, les représentants officiels du ministère des Travaux publics ont démontré péremptoirement, textes législatifs et documents en mains, que la gestion du Service Hydraulique par le Service des Ponts et Chaussées était conforme à une saine administration et que l'organisation de ce service ne pouvait pas être fixée par une simple décision du ministère de l'Agriculture.

Voici d'ailleurs leurs conclusions :

« Le Service Hydraulique exige, à certaines périodes du moins, un personnel relativement nombreux; en tout temps, il nécessite des agents répartis sur tout le territoire à proximité immédiate des cours d'eau et des populations à protéger.

« Le Service du Génie Rural ne dispose pas du personnel nécessaire, il ne peut pas l'obtenir par transfert de crédit ou de personnel du Service des Ponts et Chaussées, il ne peut pas davantage recourir à des chargés d'études pour des missions de police.

« Par contre, le Service des Ponts et Chaussées, qui ne peut pas réduire ses effectifs commandés par la nature des choses, dispose partout sur place du personnel nécessaire. Quoi qu'il arrivera, ce Service devra continuer à exercer un droit de police sur toutes les opérations intéressant l'écoulement des eaux des cours d'eau non domaniaux; de plus, il ne devra d'aucune façon être dépossédé des attributions du Service Hydraulique relatives à l'énergie hydraulique, ou touchant aux régions urbaines, à certains canaux d'irrigation, à un grand nombre de marais.

« Dans ces conditions, la solution logique consiste à maintenir au Service des Ponts et Chaussées toutes les attributions du Service Hydraulique présentant un caractère de durée et de permanence. Service stable, solidement organisé, ayant des ramifications partout, le Service des Ponts et Chaussées doit rester le service de la police des eaux non domaniales. »

Vous avez bien voulu, monsieur le Ministre, confirmer par lettre du 23 mars à M. le ministre de l'Agriculture que ces points de vue étaient les vôtres, tant en ce qui concerne la nécessité de votre accord pour toute réforme du Service Hydraulique que sur le principe même du maintien de la police des eaux non domaniales dans les attributions du Service des Ponts et Chaussées.

C'est seulement à la dernière séance de la Commission présidée par M. le ministre de l'Agriculture lui-même, le 24 mars 1937, que l'administration supérieure du ministère de l'Agriculture a accepté de reconnaître la valeur des arguments présentés à la fois par les représentants officiels

du ministère des Travaux publics et par les organisations du personnel.

Dans le procès-verbal officiel de cette séance, il est indiqué que M. le ministre de l'Agriculture déclare avoir « compris l'émotion du corps des Ponts et Chaussées », qu'« il se plaît à rendre hommage aux qualités techniques du corps des Ponts et Chaussées ».

Par contre aucune précision n'a été apportée à la Commission sur les difficultés, inconvénients ou abus signalés.

Enfin il est de notoriété publique que les mesures envisagées par le ministère de l'Agriculture ont ému non seulement des assemblées et des autorités locales, mais aussi de très hautes personnalités du Parlement et du Gouvernement qui sont intervenues très énergiquement.

En résumé, les différents textes officiels qui viennent d'être cités montrent que les documents adressés par M. le ministre de l'Agriculture à tous les préfets contiennent de très graves erreurs de fait :

— les intentions premières du ministère de l'Agriculture étaient bien le transfert pur et simple du Service Hydraulique au Génie Rural;

— si fin mars un certain revirement s'est produit dans les intentions de ce ministère, il est dû à la solidité des arguments tant de l'administration des Travaux publics que des organisations du personnel des Ponts et Chaussées, à l'émotion soulevée par les intentions premières, émotion reconnue légitime par M. le ministre de l'Agriculture lui-même; enfin et surtout à la ferme attitude des hautes sphères du ministère des Travaux Publics.

Ces erreurs de fait contenues dans les documents du 6 avril soulèvent une nouvelle émotion bien légitime dans tout le personnel des Ponts et Chaussées; c'est qu'en effet elles portent un préjudice moral certain à toutes les catégories du personnel. Il est de notre devoir d'élever une protestation formelle contre de telles erreurs.

Nous ne pouvons pas non plus laisser supposer que le Service des Ponts et Chaussées n'est pas apte à collaborer avec les collectivités locales, alors que le Service Vicinal, assuré dans plus de la moitié des départements par le personnel des Ponts et Chaussées, est incontestablement le plus qualifié à cet égard puisque, depuis 1836, il est le collaborateur technique permanent de toutes ces collectivités.

Nous devons enfin rappeler que les représentants qualifiés du monde rural sont légalement les conseils généraux qui peuvent, aux termes de l'article 51 de la loi fondamentale du 10 août 1871, « adresser directement au ministre compétent leur opinion sur l'état et les besoins des différents services publics en ce qui touche le département » et « émettre des vœux sur toutes les questions d'administration générale ». Les vœux et avis ainsi émis ne peuvent d'ailleurs avoir de valeur qu'autant qu'aucune pression fondée sur des erreurs de fait n'a été exercée sur les assemblées départementales.

Nous tenons enfin à protester unanimement contre les menaces d'enquête administratives formulées par M. le ministre de l'Agriculture. En défendant les intérêts moraux et professionnels de leurs personnels, nos Syndicats et Associations n'ont fait que se limiter aux fonctions qui sont l'objet même de leur existence, qui constituent leur devoir essentiel et cela d'autant plus que la position qu'ils ont prise est essentiellement conforme à la bonne gestion administrative et financière du pays; elle concorde d'ailleurs avec la

position prise par l'Administration Supérieure du ministère des Travaux Publics.

En définitive, les organisations du personnel des Ponts et Chaussées ne peuvent mieux faire que maintenir la position qu'ils ont toujours défendue avec le souci constant de l'intérêt général; ils reproduisent à cet effet la conclusion de leur note commune du 15 février 1937 :

« *Se fondant uniquement sur les intérêts généraux de la Nation et en dehors de toute préoccupation d'ordre personnel, les 6.000 fonctionnaires techniques de tous grades actuellement chargés du Service Hydraulique, qui n'ont jamais cherché à empiéter sur les fonctions du Génie Rural, réclament à l'unanimité et avec la plus extrême énergie que le Service Hydraulique soit maintenu dans les attributions du Service des Ponts et Chaussées et que le Service du Génie rural soit invité à consacrer son activité aux travaux d'améliorations agricoles de caractère collectif, conformément au décret organique qui l'a institué.*

« A cet effet, et pour mettre fin aux empiètements du Génie Rural et aux troubles qui en résultent pour le bon fonctionnement des Services publics, ils demandent qu'il soit procédé, une fois pour toutes, à une *délimitation des fonctions des Services des Ponts et Chaussées et du Génie Rural, tenant compte des services rendus, de la compétence des deux cadres, des besoins des Collectivités, de l'intérêt général et de l'intérêt des finances publiques.*

Veillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération et de notre dévouement le plus respectueux.

*Le Président de l'Association
Professionnelle des Ingénieurs des
Ponts et Chaussées et des Mines :*
H. DAUVERGNE.

*Le Secrétaire Général
du Syndicat des Ingénieurs des
Travaux publics de l'Etat :*
GRAFFIN.

*Le Secrétaire Général du Syndicat
des Adjointes Techniques des Ponts et Chaussées
et des Mines :*
LAPEYRE.

SITUATION DES ÉLÈVES-INGÉNIEURS

Lettre du groupe des Elèves-Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines à M. le Ministre des Travaux Publics

Les Elèves Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont l'honneur de soumettre à l'examen bienveillant de M. le ministre des Travaux publics l'exposé des demandes que fait naître leur situation.

Après avoir satisfait à des concours sévères, ils reçoivent un traitement de treize mille francs par an qui, déjà trop minime pour un célibataire, est totalement insuffisant pour un ménage. Cela est d'autant plus surprenant que cette situation est inférieure à celle des agents que la hiérarchie des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines place après

eux. D'ailleurs, cette situation se comprend d'autant moins que leurs camarades de l'Ecole Polytechnique, sortis dans le Génie maritime, les Poudres, l'Artillerie navale, l'Artillerie et le Génie, dans un rang inférieur au leur, reçoivent des soldes supérieures.

Depuis longtemps une modification de cet état de choses est en instance; les Elèves ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines se permettent de signaler qu'une solution pourrait être trouvée dans une participation à l'indemnité de compensation.

Cette solution tiendrait compte du fait rappelé dans le rapport au Président de la République précédant le décret du 29 octobre 1936, que les traitements des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont été établis en tenant compte des indemnités qu'ils touchent normalement.

Les Elèves Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines sollicitent de la haute bienveillance de M. le ministre des Travaux publics qu'une suite soit donnée à leur demande et attendent avec confiance sa décision. Ils demandent en outre que leur titre d'Elève Ingénieur soit remplacé par celui d'Ingénieur stagiaire, par analogie avec ce qui se fait dans les Corps du Génie Maritime, de l'Artillerie Navale, des Ingénieurs Hydrographes.

En second lieu ils se permettent de signaler que, par décret du 16 septembre 1922, l'indemnité de mission des Elèves Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a été fixée à 600 francs par mois, soit vingt francs par jour. Elle était alors sensiblement équivalente à celle des Ingénieurs des Travaux publics de l'Etat, fixée par décret du 6 mars 1921 à vingt et un francs par jour.

Depuis cette date les indemnités des Ingénieurs des Travaux publics de l'Etat ont été portées, par décrets du 15 juin 1926 et du 30 mars 1930, à trente-quatre, puis cinquante-cinq francs, puis ramenées par décret du 6 octobre 1934 à cinquante et un francs pour les Ingénieurs mariés et à quarante-sept francs pour les Ingénieurs célibataires. Celles des Elèves Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'ont pas subi de modification.

Les Elèves Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont l'honneur de solliciter le rajustement de ces indemnités, manifestement insuffisantes pour couvrir des frais que le service leur impose.

Persuadés que leur requête, inspirée par un pressant besoin, trouvera auprès de M. le ministre des Travaux publics un accueil d'une spéciale bienveillance, et dans l'espoir qu'une suite favorable pourra lui être donnée, les Elèves Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines prient M. le ministre de bien vouloir accepter l'expression de leur très respectueux dévouement.

EMPLOI DES VÉHICULES AUTOMOBILES

Responsabilité des accidents survenus au cours de service avec la voiture personnelle d'un fonctionnaire

Paris, le 18 mars 1937.

Monsieur le Président du P.C.M.,

Par lettre du 19 février 1937 vous m'avez demandé si dans le cas où un Ingénieur est régulièrement autorisé à

utiliser sa voiture pour les nécessités du service, l'Etat est responsable des accidents survenus en cours de service (au tiers et à soi-même) avec la voiture personnelle du fonctionnaire.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'Administration n'accorde l'autorisation de se servir de voitures personnelles pour les besoins du service qu'à la condition de n'être pas responsable des accidents survenus avec ces voitures.

Cette règle a été nettement indiquée par le renvoi (1) de la première page de la circulaire du 30 juillet 1935 qui précise qu'il appartient aux Ingénieurs autorisés à se servir d'une voiture personnelle pour les besoins de leur service, de s'assurer, dans les conditions du droit commun, l'indemnité kilométrique qui leur est allouée comportant la prime d'assurance.

Mais s'il appartient à l'Ingénieur de s'assurer contre le risque des dommages susceptibles d'être causés aux tiers ainsi qu'à sa propre voiture, en revanche, les dommages qu'il peut subir personnellement, même lorsqu'il utilise sa voiture personnelle, sont couverts forfaitairement par la

législation propre aux fonctionnaires dont les principes sont les suivants :

1°) Pendant la durée de l'incapacité temporaire, attribution d'un congé avec traitement entier sans limitation de durée jusqu'au rétablissement du fonctionnaire ou jusqu'à sa mise à la retraite.

2°) Si, après consolidation de la blessure, l'Ingénieur est dans l'impossibilité de continuer son service, attribution d'une pension d'invalidité dans les conditions fixées par l'article 21 de la loi du 14 avril 1924.

3°) En cas d'accident mortel, attribution de pensions à la veuve et aux orphelins mineurs en application des dispositions combinées des articles 21 et 23 et suivants de la loi du 14 avril 1924.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Directeur des Routes :

Signé : J. BOULLOCHE.

Nomenclature des textes réglementaires susceptibles d'intéresser les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Circulaire relative à l'application des procédures de conciliation et d'arbitrage aux différends collectifs de travail concernant les services concédés (Travail).

Arrêté fixant les tarifs des frais de contrôle dus à l'Etat, pour l'année 1937, par les entrepreneurs de distribution d'énergie électrique. (Travaux publics).

Application de la loi du 26 mars 1937 relative à l'amélioration de la situation des personnels de l'Etat (Finances).

Amélioration de la situation des personnels auxiliaires de l'Etat (Finances).

Relèvement des taux de l'indemnité de résidence (Finances).

Instruction fixant les modalités d'application de la loi du 26 mars 1937 et des décrets du 10 avril 1937 (Finances).

Modification de l'article 11 des cahiers des charges types de distribution d'énergie électrique (Travaux publics).

Revision du décret du 10 août 1899 sur les conditions du travail dans les marchés passés au nom de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de bienfaisance (Travail).

Instructions générales concernant l'examen des demandes d'introduction en France d'ouvriers agricoles étrangers à caractère stable (Travail).

Loi de la Redevance communale des Mines.

Loi relative à l'application, en Alsace et en Lorraine, de la législation sur le congé annuel payé.

Règlement d'Administration publique en exécution de l'article 63 de la loi du 31 décembre 1936 sur la revision, à compter du 1^{er} janvier 1937, des pensions déjà concédées.

Circulaire du 3 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 7 avril 1937.
Arrêté du 2 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 7 avril 1937.
Décret du 10 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 11 avril 1937.
Décret du 10 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 11 avril 1937.
Décret du 10 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 11 avril 1937.
Instruction du 10 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 11 avril 1937.
Décret du 11 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 14 avril 1937.
3 décrets du 10 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 14 avril 1937.
Instruction du 10 mars 1937.	<i>J. O.</i> du 14 avril 1937.
Loi du 13 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 14 avril 1937.
Loi du 13 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 14 avril 1937.
Décret du 12 avril 1937.	<i>J. O.</i> du 15 avril 1937.

Instruction relative à l'application de l'article 63 de la loi de finances du 31 décembre 1936 (pensions de retraites, cercles et militaires) (Finances).

Commission chargée d'étudier les relations entre les Mines et les usines productrices d'engrais appartenant à l'Etat et les Associations agricoles (Mines).

Décrets d'application de la loi des 40 heures dans l'industrie du gaz et dans les entreprises de production, de transport et de distribution d'énergie électrique (Travail).

Calcul des allocations familiales dans la semaine de 40 heures (Travail).

Modification du règlement de comptabilité du bureau de documentation minière (Travaux publics).

Règlement sanitaire départemental (Santé publique).

Application de la loi du 9 juillet 1935, fixant le régime de retraites des cantonniers.

Composition de la Commission des Cantonniers (Travaux Publics).

Décret autorisant des subventions aux départements et communes pour la construction ou l'amélioration de routes ou chemins n'appartenant pas à la voirie nationale et présentant un intérêt touristique (Travaux Publics).

Modalités de perception de la contribution annuelle perçue sur les recettes de distribution d'énergie électrique en basse tension (Travaux Publics).

Création d'une Commission Nationale des Marchés publics (Présidence du Conseil).

Modification du décret du 26 mai 1932 sur le transport et la manutention des explosifs (Travaux publics).

Décret déterminant les modalités d'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures :
dans les carrières ;
dans les entreprises de transport par terre.

Circulaire du 15 avril 1937.

J. O. du 17 avril 1937.

2 arrêtés
du 14 et 18 avril 1937.
1 arrêté du 24 avril 1937.

J. O. des 19-20 avril 1937.

J. O. du 25 avril 1937.

4 décrets
du 20 avril 1937.

J. O. du 21 avril 1937.

Circulaire du 6 avril 1937.

J. O. du 21 avril 1937.

Arrêté du 22 avril 1937.

J. O. du 23 avril 1937.

Arrêté du 1^{er} avril 1937.

J. O. du 24 avril 1937.

Décret du 15 avril 1937.

J. O. du 24 avril 1937.

Arrêté du 24 avril 1937.

J. O. du 25 avril 1937.

Décret du 24 avril 1937.

J. O. du 26 avril 1937.

Décret du 16 avril 1937.

J. O. du 26 avril 1937.

Décret du 27 avril 1937.

J. O. du 28 avril 1937.

Décret du 22 avril 1937

J. O. du 28 avril 1937.

2 décrets du 27 avril 1937.

J. O. du 28 avril 1937.

Association Artistique

de l'Administration des Travaux Publics

Les Membres de l'Association exposeront au Salon annuel de l'Union des Associations artistiques corporatives, au Palácio de la Madeleine, 11, rue Tronchet, du 8 au 30 mai.

Vernissage le 8 mai, à 15 heures, sous la présidence de

M. Mario Roustan, sénateur, ancien ministre de l'Éducation Nationale et des Beaux-Arts.

Les Membres de l'Association seraient très honorés si MM. les Ingénieurs voulaient bien visiter cette exposition.

Le Président,
Georges DEBÈS,
Ingénieur en chef des
Ponts et Chaussées.

TOURNÉE EN ITALIE

Programme rectifié

Lundi 10 mai. — Départ de Paris, gare de Lyon, par le train de 20 h. 25, N° 621.

Mardi 11 mai. — Arrivée à Modane à 8 h. 10. Douane. Petit déjeuner en W. R. Déjeuner en W. R. Arrivée à Milan à 14 h. 53. Transfert à l'hôtel. A 15 h. 30, visite de la ville en autocar. Dîner et coucher à Milan.

Mercredi 12 mai. — De 8 h. 30 à 9 h. 45, visite de l'hydroscala de Milan. De 9 h. 45 à 10 h. 30, visite de l'aéroport de Milan. De 10 h. 30 à 11 h. 30, visite de l'usine élévatoire des eaux; déjeuner à l'hôtel. — De 14 h. à 18 h., visite des travaux d'assainissement et d'irrigation du bassin Lodigiano (Ouvrages de S. Rocco al Porto et divers autres). Dîner et coucher à Milan.

Jeudi 13 mai. — Transfert à la gare centrale. Départ de Milan par le train de 7 h. 10. Arrivée à Venise à 12 h. 01. Transfert à l'hôtel et déjeuner. A 15 h., visite de la ville en gondole. Dîner et coucher à Venise.

Vendredi 14 mai. — A 9 h., visite de la ville à pied. Déjeuner à l'hôtel. A 15 h., visite en bateau du nouveau port Marghera. Dîner et coucher à Venise.

Samedi 15 mai. — Transfert à la gare. Départ de Venise par le train de 8 h. 50. Arrivée à Florence à 13 h. 10. Transfert à l'hôtel et déjeuner. Après-midi : libre. Dîner et coucher à Florence.

Dimanche 16 mai. — A 9 h., visite de la ville en autocar. Déjeuner à l'hôtel. A 15 h., excursion en autocar à Fiesole. Dîner à l'hôtel. Transfert à la gare. Départ de Florence par le train de 19 h. 32. Arrivée à Rome à 23 h. 55. Transfert à l'hôtel.

Lundi 17 mai. — A 9 h., visite en autocar de Rome ancien. Déjeuner à l'hôtel. A 15 h., visite en autocar de Rome moderne. Dîner et coucher à Rome.

Mardi 18 mai. — A 8 h., départ en autocar pour la visite des travaux d'assainissement des Marais Pontins. Déjeuner à Littoria. L'après-midi, suite de la visite. Dîner et coucher à Rome.

Mercredi 19 mai. — A 10 h., réunion au Palais de l'Institut National des Recherches sous la présidence de M. de Simone, président de la 1^{re} Section du Conseil Supérieur du ministère des Travaux Publics. Déjeuner à l'hôtel. A 14 h., visite du Pont du Littorio en construction sur le Tevere, des travaux de reconstruction de la gare centrale. Dîner à l'hôtel. Transfert à la gare. Départ de Rome par le train de 21 h. 15. Arrivée à Naples à 0 h. 10. Transfert à l'hôtel.

Jeudi 20 mai. — A 9 h., départ en autocar par l'autostrade de Naples à Pompéi pour la visite de Pompéi. Déjeuner en route. L'après-midi, visite du Port. Dîner et coucher à Naples.

Vendredi 21 mai. — Transfert à la gare. Départ de Naples par le train de 7 h. 42. Déjeuner et dîner en W. R. Arrivée à Gênes à 20 h. 47. Transfert à l'hôtel.

Samedi 22 mai. — A 9 h., visite de la ville en autocar. Déjeuner à l'hôtel. A 15 h., visite du port et de l'autostrade pour camions. Dîner et coucher à Gênes.

Dimanche 23 mai. — Matinée libre. Transfert à la gare. Départ de Gênes à 11 h. 38. Déjeuner en W. R. Arrivée à Modane à 19 h. Douane. Dîner en W. R.

Lundi 24 mai. — Arrivée à Paris, gare de Lyon, à 6 h.

Liste des Adhérents

MM. Parent, I.G.P., et Mme, Paris; Boisnier, I.G.P., Paris; Girard, I.G.P., et Mme, Paris; Philippe, I.G.P., et Mme, Paris; Stablo, I.G.P., Paris; Vicaire, I.G.P., et Mme, Lyon; Beau (Ch.), I.C.P., et Mlle, Paris; Bérengier, I.C.P., et Mme, Paris; Créange, I.C.P., et Mme, Paris; Garau, I.C.P., et Mlle, Paris; Gervet, I.C.P., et Mlle, Paris; Hegly, I.C.P., Metz; Koch, I.C.P., et Mme, Paris; Regimbeau, I.C.P., Paris; Surleau, I.C.P., et Mme, Strasbourg; Bizot, I.O.P., et Mme, Paris; Bois, I.O.P., Grenoble; Boissin, I.O.P., Saint-Lô; Bourcy, I.O.P., et Mme, Nantes; Cor, I.O.P., Paris; Favier, I.O.P., et Mme, Vienne; Gautier, I.O.P., et Mme, Rennes; Girard, I.O.P., et Mme, Abbeville; Guizerix, I.O.P., La Roche-sur-Yon; Jacquart, I.O.P., et Mme, Fontainebleau; Mathieu, I.O.P., et Mme, Bizerte; Rérolle, I.O.P., et Mme, Dijon; Sigmann, I.O.P., Paris; Simonnet, I.O.P., Paris; Vauthier, I.O.P., Troyes.



TEXTES ADMINISTRATIFS

Projet de loi accordant le droit syndical aux fonctionnaires

Messieurs,

La loi de 1884 sur les syndicats ne semblait pas avoir exclu les fonctionnaires du droit syndical.

Les travaux préparatoires démontrent, au contraire, que le législateur de 1884 n'avait pas eu l'intention de restreindre le champ d'application de cette loi.

Mais la jurisprudence a toujours été formelle en cette matière et a considéré que cette loi ne visait que les patrons et ouvriers de l'industrie et du commerce.

L'arrêt de la Cour de Cassation du 27 juin 1885 affirme

la volonté du législateur de 1884 de restreindre les effets de cette loi « à ceux qui appartiennent, soit comme patrons, soit comme ouvriers, ou salariés à l'industrie, au commerce et à l'agriculture, à l'exclusion de toutes autres personnes et de toutes autres professions ».

La loi de 1920 a prévu, en son article 9, que la loi de 1884 était applicable aux professions libérales.

Malgré cette loi, le Conseil d'Etat, dans son arrêt du 13 janvier 1922, décide « que le législateur n'a reconnu la liberté du syndicat professionnel que pour modifier les rapports entre le capital et le travail » et reprend, sans presque les modifier, les arguments de l'arrêt de la Cour de Cassation précité en ajoutant : « Sont seuls autorisés à se syndiquer les patrons, ouvriers et employés de l'industrie, de l'agriculture, du commerce, ces expressions devant être prises dans le sens le plus restrictif. »

Ainsi la jurisprudence est formelle et, au point de vue juridique, les fonctionnaires ne peuvent se réclamer du droit syndical accordé par la loi de 1884.

Cependant, la loi du 1^{er} juillet 1901 créait le droit général d'association; c'est en vertu de cette loi que les fonctionnaires se sont groupés en associations professionnelles qui, par la suite, se transformèrent en syndicats, peut-être illégaux, mais existant en fait.

Cette équivoque ne saurait se prolonger plus longtemps. D'ailleurs, depuis août 1924, les syndicats de fonctionnaires sont en fait reconnus par tous les gouvernements qui se sont succédé.

Une circulaire du président du Conseil de cette époque, M. Herriot, informait M.M. les directeurs et chefs de service « que les dispositions de la note du 17 juillet 1920 interdisant les relations avec les groupements professionnels à forme syndicale sont rapportées. Désormais des relations officielles seront entretenues avec tous les groupements professionnels quel que soit le régime dans lequel ces groupements sont constitués ».

Aucun gouvernement n'a cru pouvoir, depuis, rapporter cette circulaire et l'on soutiendrait difficilement que les syndicats de fonctionnaires ne sont pas, en fait, actuellement définitivement reconnus, puisque les représentants les plus qualifiés de ces organisations siègent aujourd'hui dans des commissions, par suite de leur désignation par des arrêtés ministériels.

D'autre part, une évolution très nette s'est faite depuis cinquante ans et plus particulièrement dans ces dernières années. Les caractéristiques de l'emploi de fonctionnaire ont changé, en même temps que le nombre de ces emplois allait en s'accroissant.

Pendant le même temps, le caractère du salarié de l'industrie privée s'est également modifié : par suite de la création des allocations de chômage, du vote de nombreuses lois sociales, de la retraite prochaine des « vieux travailleurs », ce travailleur devient également en partie, et de plus en plus, le salarié de la collectivité.

Les différences s'estompent : le contrat de travail du salarié de l'industrie privée devient de plus en plus semblable à celui du salarié de l'Etat.

Il semble donc difficile, sinon impossible, de refuser à ce dernier les droits reconnus depuis plus de cinquante ans aux premiers.

Pour ces raisons, il est apparu au gouvernement qu'il convenait de reconnaître aux fonctionnaires le droit syndical, en précisant par la voie législative que le bénéfice de la loi de

1884 était accordé aux organisations de fonctionnaires, étant bien entendu, ainsi que le déclarait M. le président du Conseil Poincaré, dans la séance de la Chambre des députés du 29 novembre 1926, « que la loi de 1884 et le droit de grève sont deux choses tout à fait différentes ».

En conséquence, le gouvernement a repris la proposition de loi, déposée au cours de la quatorzième législature par M. Chabrier et plusieurs de ses collègues, et nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-après :

PROJET DE LOI

Le Président de la République française décrète :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à la Chambre des députés par le président du Conseil, par le ministre de la Défense nationale et de la Guerre, par le garde des Sceaux, ministre de la Justice, par le ministre de l'Intérieur, par le ministre des Affaires étrangères, par le ministre des Finances, par le ministre de la Marine, par le ministre de l'Air, par le ministre de l'Éducation nationale, par le ministre des Travaux publics, par le ministre du Commerce, par le ministre de l'Agriculture, par le ministre des Colonies, par le ministre du Travail, par le ministre des Pensions, par le ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, et par le ministre de la Santé publique, qui sont chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

ARTICLE UNIQUE

L'article 4 de la loi du 12 mars 1920 sur l'extension de la capacité civile des syndicats professionnels est ainsi modifié :

« Il est ajouté à la loi du 21 mars 1884 un article 9 nouveau ainsi conçu :

ART. 9. — La présente loi est applicable aux professions libérales, ainsi qu'aux fonctionnaires, employés, agents et sous-agents et ouvriers de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics. »



Pêche fluviale Proposition de résolution présentée à la Chambre par M. Elbel, député

EXPOSE DES MOTIFS

Messieurs,

Les services de la pêche fluviale sont actuellement répartis en France entre deux ministères distincts :

Le ministère de l'Agriculture est chargé de la police dans les cours d'eau ni navigables ni flottables, de l'exploitation et de la surveillance dans les cours d'eau navigables et flottables, et de la pisciculture d'une façon générale.

Au ministère des Travaux publics ressortissent l'exploitation et la surveillance de la pêche dans les canaux et les rivières canalisées.

Une telle complexité n'est pas sans présenter de multiples inconvénients; non seulement elle cause une gêne sérieuse aux usagers de la pêche, mais elle est nuisible au développement même de la pisciculture. Enfin, elle est illogique du point de vue administratif.

Aussi, voyons-nous, à l'encontre du système en vigueur en France, d'autres Etats concentrer en un seul service la pêche

fluviale et même la pêche maritime et, parmi eux, nous citerons la Grande-Bretagne, l'Espagne, l'U.R.S.S., l'Italie et l'Etat libre d'Irlande, non sans remarquer que certains tirent de la pêche de très larges ressources.

Nous ne préconisons pas une solution aussi entière; car des différences fondamentales séparent la pêche maritime et la pêche fluviale; mais nous demandons que la dualité des services de la pêche fluviale prenne fin.

Elle n'existe, d'ailleurs, que depuis un temps relativement court. Les gouvernements de la Révolution avaient laissé toutes les attributions de la pêche entre les seules mains du corps forestier. C'est un décret du premier Empire qui, le 23 décembre 1810, a porté tout d'abord une atteinte à ce principe d'unité, en confiant à l'Administration des Ponts et Chaussées la surveillance et la mise à ferme de la pêche dans les canaux. Un deuxième décret impérial, émis sur la volonté expresse de Napoléon III, a transféré en 1862 à cette même administration les attributions encore laissées à celles des Eaux et Forêts.

On invoquait alors comme aujourd'hui la nécessité d'une direction unique dans les services de la pêche.

Au moment où étaient trouvées les méthodes de fécondation artificielle des œufs et d'alevinage, et où se créaient les premiers établissements de pisciculture, on croyait opportun d'en confier la gestion à un corps de techniciens.

Ce fut là une erreur d'organisation, non pas en ce qui concerne l'unité des services; mais les ingénieurs formés à la discipline des mathématiques se trouvaient mal préparés à l'étude et à l'application des sciences biologiques.

Il en est résulté l'échec de certaines conceptions du Corps des Ponts et Chaussées, notamment en ce qui concerne les établissements de pisciculture et les échelles à poisson créées autrefois par ce service et dont, en pratique, on n'a pu tirer les avantages escomptés.

Une première condamnation de ce régime fut prononcée sur l'intervention de Méline, mais elle fut insuffisante. Le décret du 7 novembre 1896 rendit au ministère de l'Agriculture une partie seulement de ses attributions.

L'Administration des Eaux et Forêts est cependant mieux apte que toute autre à prendre la charge de la pêche; ses officiers ont reçu dans les écoles spéciales de recrutement une instruction supérieure dans le programme de laquelle les sciences naturelles tiennent une large place; ses gardes, répartis sur l'ensemble du territoire, et bien que leur effectif ait été trop fortement réduit par les récentes compressions du personnel, peuvent assurer la surveillance sur toute l'étendue des cours d'eau. Elle voit s'étendre son heureuse influence et son concours est demandé par les salmoniculteurs et les cypriniculteurs pour la défense de leurs intérêts et la protection de leurs élevages, comme aussi par les pêcheurs pour le développement de leur activité et pour la lutte contre la pollution des eaux.

Si l'unité des services de la pêche est désirée aujourd'hui par les Associations de pêche dans leur unanimité, c'est par le ministère de l'Agriculture et dans le cadre de l'Administration des Eaux et Forêts qu'elles en réclament la réalisation.

Le partage des services de la pêche entre deux administrations entraîne des complications administratives; elles se traduisent par des lenteurs regrettables dans l'instruction des affaires, quand un accord préalable est exigé, comme dans la préparation des textes réglementaires. La surveillance de la pêche et la poursuite des délits sont exercées souvent dans

des conditions très différentes, et le public s'est plaint à de nombreuses reprises des inégalités de traitement auxquelles il se trouve exposé et d'un calcul trop rigide des pénalités transactionnelles de la part d'une administration sans lien direct avec les populations agricoles et forestières.

La dualité est également nuisible, quand elle coupe en 2 sections un fleuve parcouru dans toute sa longueur par un même courant de poissons migrateurs. Le peuplement piscicole souffre encore, quand il est régi par une administration naturellement portée à ménager les intérêts de l'industrie, souvent en contradiction avec ceux de la pêche.

Le corps forestier n'aurait pas à connaître ce choix entre deux tendances qui paraissent s'opposer; il est, par ailleurs, à même d'assurer avec méthode l'exploitation et la mise en valeur des eaux; il connaît la technique du repeuplement, il s'intéresse aux questions de pêche, il en saisit l'importance. On pourrait objecter qu'en créant l'unité de direction dans les services de la pêche, on détruirait en même temps l'unité de gestion dans les canaux et les rivières canalisées; sur le même point se trouveraient, en effet, deux administrations en concurrence, l'une pour la surveillance et l'exploitation de la pêche, l'autre pour la police de la navigation. Mais il n'apparaît nullement nécessaire que ces services soient réunis. Déjà, à l'heure actuelle, sur le Rhône ou sur la Loire, ils fonctionnent côte à côte et sans difficultés, ni rivalités; mais au contraire, par une collaboration heureuse et profitable à tous, la batellerie et la pêche y sont également actives, sans se gêner l'une l'autre.

La réforme que nous préconisons ne nécessite aucune création de poste; elle a eu, tout dernièrement, l'appui du Conseil National économique qui, dans son examen d'ensemble de l'industrie de la pêche, le 31 juillet dernier, s'est prononcé pour la fusion des services chargés de la pêche (*J. O.* du 27 août 1933, annexe, page 900). Elle est réclamée dans tous les milieux s'intéressant à la pêche. Elle faciliterait la forte impulsion que doit recevoir la mise en valeur de notre domaine piscicole; le conduirait au rajeunissement d'une réglementation souvent surannée.

Sa réalisation devient nécessaire au moment où apparaît, plus fortement que jamais, l'importance du rôle social de la pêche.

C'est pourquoi nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation la proposition de résolution suivante:

Proposition de résolution.

La Chambre invite le Gouvernement à prendre immédiatement les mesures nécessaires pour rattacher au ministère de l'Agriculture toutes les attributions de la pêche fluviale actuellement réparties entre ce ministère et celui des Travaux publics.

**Décret relatif à la revision des pensions
Revision des pensions**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil et du ministre des Finances,

Vu la loi du 14 avril 1924 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires et les lois qui l'ont modifiée;

Vu les décrets des 4 avril, 10 mai et 28 octobre 1934, le décret du 30 octobre 1935 et la loi du 29 mars 1936 concernant ledit régime;

Vu les articles 62 et 63 de la loi du 31 décembre 1936 portant fixation du budget général de l'exercice 1937, et notamment le premier paragraphe dudit article 63, ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique fixera les conditions dans lesquelles seront révisées, à compter du 1^{er} janvier 1937, et compte tenu des dispositions de l'article précédent, les pensions déjà concédées »;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les pensions civiles et militaires, inscrites au Trésor public, concédées, révisées ou susceptibles d'être révisées, antérieurement au 1^{er} janvier 1937, par application des dispositions de la loi du 14 avril 1924 et des textes qui les ont modifiées, feront l'objet de la révision prévue aux articles 62 et 63 de la loi du 31 décembre 1936, sans qu'une condition d'âge soit exigée de la part des titulaires, et sur la base des traitements et soldes en vigueur au 1^{er} octobre 1930. Il en sera de même des allocations complémentaires accordées en exécution des articles 76 de la loi du 30 décembre 1928 et 42 de la loi du 30 mars 1929. Par contre, ne seront pas révisées les pensions accordées en exécution des dispositions combinées des articles 22, 2^o paragraphe, et 23 de la loi du 14 avril 1924.

En vue de cette révision, il sera procédé à une nouvelle liquidation desdites pensions basée sur la moyenne des traitements et soldes afférents, suivant les taux en vigueur au 1^{er} octobre 1930, aux emplois et classes, grades et échelons de soldes occupés pendant les trois dernières années d'activité.

Toutefois, la nouvelle liquidation sera effectuée sur le traitement ou la solde afférent au 1^{er} octobre 1930 au dernier emploi ou grade occupé lors de la cessation d'activité pour les retraités dont la pension actuelle est liquidée sur le traitement ou la solde du dernier emploi ou du dernier grade.

ART. 2. — Les dispositions du présent décret ne font pas obstacle, pour la période antérieure au 1^{er} janvier 1937, aux révisions prescrites par les dispositions applicables avant cette date.

ART. 3. — Le président du Conseil 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* de la République française.

Fait à Paris, le 12 avril 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du Conseil,
LÉON BLUM.

Le ministre des Finances,
VINCENT AURIOL.

Instruction relative à l'application de l'article 63 de la loi de finances du 31 décembre 1936 (pension de retraite civiles et militaires).

Paris, le 15 avril 1937.

Une instruction en date du 9 mars 1937 (*Journal Officiel* du 12 mars) a fixé les conditions d'application des articles 60, 62 et 65 à 67 de la loi de finances du 31 décembre 1936 et précisé que celles intéressant l'article 63 de la même loi feraient l'objet d'une instruction spéciale, qui interviendrait dès qu'aurait été rendu le règlement d'administration publique à intervenir en exécution dudit article.

Ce règlement ayant été pris à la date du 12 avril 1937 et publié au *Journal Officiel* du 15 avril, la présente instruction a pour objet de préciser les conditions dans lesquelles il doit être procédé à la révision, en application de l'article 63 et dudit règlement, des pensions civiles et militaires déjà concédées au 1^{er} janvier 1937.

Champ d'application de la révision

L'article 63 prévoit que les pensions déjà concédées feront l'objet d'une révision, à compter du 1^{er} janvier 1937, compte tenu des dispositions de l'article 62. D'autre part, le règlement d'administration publique précité indique, dans son article 1^{er}, les catégories de pensions auxquelles s'applique ladite révision.

Conformément à ces dispositions peuvent être révisées les pensions déjà révisées ou susceptibles d'être révisées au titre des articles 94 de la loi du 14 avril 1924, 68 de la loi du 27 décembre 1927, 100 de la loi du 31 mars 1932, 9 du décret du 4 avril 1934 et des textes modificatifs, ainsi que celles concédées au titre de la loi du 14 avril 1924 et des textes modificatifs, des lois des 16 mars 1928 et 10 juin 1931, des articles 69 de la loi du 27 décembre 1927, 111 (§ 4 ou 5) de la loi du 16 avril 1930 et 101 de la loi du 31 mars 1932, des décrets des 28 octobre 1934, 30 octobre 1935 et de la loi du 29 mars 1936.

De même, devront être révisées les allocations complémentaires des articles 76 de la loi du 30 décembre 1928 et 42 de la loi du 30 mars 1929.

Ne sont pas soumises à la révision prévue par l'article 63 toutes les autres pensions qui n'ont pas fait l'objet des révisions précédentes, c'est-à-dire :

1^o D'une manière générale, les pensions qui ne sont pas inscrites au Grand-Livre de la dette publique;

2^o Les pensions visées par l'article 5 de la loi du 25 mars 1920, l'article 38 de la loi du 30 mars 1929, les lois des 29 mars et 14 avril 1929, du 14 janvier 1930, du 18 février 1931 et des 15 avril et 16 juillet 1932;

3^o Les pensions servies en vertu des dispositions combinées des articles 22 (§ 2) et 23 de la loi du 14 avril 1924;

4^o Les allocations annuelles accordées par application des articles 68 de la loi du 14 avril 1924, 36 de la loi du 19 mars 1928 et 44 de la loi du 30 mars 1929;

5^o Les pensions d'invalidité des lois des 31 mars 1919, 24 juin 1919, 17 avril 1923 et lois subséquentes.

Toutefois, les pensions mixtes des articles 59 et 60 de la loi du 31 mars 1919 seront, pour la part « services », révisées conformément aux nouvelles dispositions, qui s'appliquent également aux pensions prévues par les articles 47, dernier paragraphe, et 50, dernier paragraphe, de la loi du 14 avril 1924.

Du point de vue de la date de concession, les pensions susceptibles d'être révisées comprennent :

1° Les pensions déjà concédées au 7 avril 1934 dont la revision était prévue par l'article 9 du décret du 4 avril 1934 modifié successivement par les décrets des 10 mai et 28 octobre 1934, par le décret du 30 octobre 1935 et par la loi du 29 mars 1936;

2° Les pensions qui ont été concédées en première instance du 7 avril 1934 au 31 décembre 1936.

I. — Pensions déjà concédées au 7 avril 1914. — La revision instituée par l'article 63 s'applique à ces pensions, qu'elles aient déjà fait ou non l'objet de la revision prévue par l'article 9 susvisé.

Ainsi que le spécifie le règlement d'administration publique, celles de ces pensions qui ont été déjà révisées au titre dudit article 9 comporteront, le cas échéant, application du décret du 30 octobre 1935 et de la loi du 29 mars 1936 à compter des points de départ respectifs de ces deux textes (7 avril 1934 et 3 avril 1936) et application de l'article 62 de la loi du 31 décembre 1936 à compter du 1^{er} janvier 1937.

Celles de ces pensions qui n'ont pas encore fait l'objet de la revision prévue par l'article 9 comporteront cette revision avec application, le cas échéant, des taux prévus par les décrets des 28 octobre 1934, 30 octobre 1935 et de la loi du 29 mars 1936 aux dates correspondantes ci-dessus indiquées (7 avril 1934 et 3 avril 1936) et application de la loi nouvelle à compter du 1^{er} janvier 1937.

II. — Pensions concédées en première instance depuis le 7 avril 1934. — Ces pensions ont été soit liquidées d'après les règles posées par le décret du 28 octobre 1934, soit liquidées d'après ces règles et reprises conformément aux dispositions du décret du 30 octobre 1935 et de la loi du 29 mars 1936, soit liquidées directement par application desdits décrets et de ladite loi.

Celles de ces pensions qui, visées par le décret du 30 octobre 1935 ou la loi du 29 mars 1936, n'auraient pas encore reçu application de ces textes, feront l'objet d'une revision au titre desdits décret et loi en même temps qu'elles recevront application des dispositions de la loi nouvelle. La pension révisée comportera ainsi, pour la période antérieure au 1^{er} janvier 1937, conformément aux prescriptions du règlement d'administration publique, les taux successifs résultant des textes alors en vigueur avec points de départ correspondants (7 avril 1934 et 3 avril 1936) et, à compter du 1^{er} janvier 1937, le taux résultant des nouvelles dispositions de l'article 62.

Bases générales de la nouvelle revision

La revision des pensions sera effectuée compte tenu des dispositions de l'article 62; en conséquence, d'une part, il sera fait application des règles de liquidation en vigueur antérieurement au 7 avril 1934, ou prévues par les textes postérieurs à cette date et non abrogés par l'article ci-dessus; d'autre part, la nouvelle liquidation sera opérée sur la base des échel-

les de traitements et de soldes en vigueur au 1^{er} octobre 1930; enfin, les avantages nouveaux résultant des décrets-lois seront, le cas échéant, maintenus en exécution dudit article. Il y a lieu de se référer à cet égard aux commentaires contenus dans l'instruction du ministère des Finances du 9 mars 1937, rappelée plus haut.

La revision comportera éventuellement application de l'article 125 de la loi du 31 mai 1933 sur le décompte des campagnes afférentes à la guerre 1914-1918 (période comprise entre le 11 novembre 1918 et le 24 octobre 1919), application prévue par ce texte même pour les revisions des pensions à intervenir postérieurement à la promulgation de ladite loi.

Par analogie avec ce qui a été admis lors des revisions effectuées en exécution des articles 68 de la loi du 27 décembre 1927, 100 de la loi du 31 mars 1932, 9 du décret du 4 avril 1934 modifié par l'article 2 du décret du 30 octobre 1935, il pourra être procédé, à l'occasion de la nouvelle revision, au redressement des erreurs (commises au détriment de l'Etat ou des retraités) ainsi qu'au rétablissement des services négligés ou mal décomptés (services effectifs — campagnes ou bonifications), à la condition, toutefois, qu'il s'agisse de services de titulaire valables d'après la législation en vigueur au moment de la mise à la retraite des intéressés.

Il pourra également être fait état, dans la nouvelle liquidation, des décisions de jurisprudence intervenues avant le 1^{er} janvier 1937 et présentement en vigueur, qui auraient modifié sur certains points les interprétations données à la loi du 14 avril 1924 et aux textes subséquents.

Procédure de la revision

La revision sera effectuée d'office par les administrations

La nouvelle liquidation sera effectuée par les administrations sur les bordereaux de revision en usage modifiés de manière à faire ressortir les nouvelles règles de liquidation.

Les propositions de revision seront adressées au ministère des Finances (direction de la dette inscrite, service des pensions, bureau de la revision), qui les vérifiera et assurera (bureau de l'inscription) la concession de la nouvelle pension et son inscription au Grand Livre.

La concession, qui sera effectuée par décret pour les pensions civiles et par arrêté interministériel pour les pensions militaires, donnera lieu, en tout état de cause, à la délivrance d'un nouveau livret. Celui-ci sera transmis à l'administration liquidatrice, qui en assurera la remise à l'intéressé comme s'il s'agissait d'une première concession.

Dans le cas où le taux de la pension actuelle (principal et accessoires) ne se trouvera pas modifié par les dispositions nouvelles, il ne sera pas procédé à une concession nouvelle, mais les bordereaux de liquidation seront communiqués au ministère des Finances (direction de la dette inscrite) aux fins de vérification et pour qu'avis soit ensuite donné aux trésoriers-payeurs généraux du maintien du montant de la pension à son chiffre actuel.

Le ministre des Finances,

VINCENT AURIOL.

NOMINATIONS — PROMOTIONS

Par décret du 15 avril 1937, les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe, ont été nommés ingénieurs en chef de 2^e classe, pour prendre rang à dater du 16 avril 1937 :

MM. *Beau* (François-Albert-Alexis-Marie)

Herreman (Pierre-Jules-Emile).
Kirchner (Robert-Victor).
Bachet (Noël-Joseph-Eugène).
Buré (Léon-Gustave).
Varlet (Henri-Léon-Olivier).
Doudin (Edmond-Jean-Marius-Joseph).
Aussel (Hippolyte-Marius-Irénée).
Rumpler (André-Henri).
Blanchard (Camille).
Giran (Albert-Alphonse-Marc).
Piétri (Albert).

Toutefois MM. *Beau* et *Kirchner* ne recevront le traitement de leur grade qu'à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée.

Les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe, ont été nommés ingénieurs en chef de 2^e classe, pour prendre rang à dater du 1^{er} mai 1937 :

MM. *Maylin* (Jules-Emile).
Mardon (Marcel).
Curet (François-Henri).

Par arrêté du 20 avril 1937, l'ancienneté de MM. *Fischer* (Raymond-Pierre-Jean), *Turquet de Beauregard* (Gabriel-

Jules-Marie) et *Allais* (Maurice-Félix-Charles), ingénieurs ordinaires des mines, a été reportée, dans la 3^e classe de leur grade, du 1^{er} octobre 1936 au 1^{er} octobre 1935, par application de l'article 7 de la loi du 31 mars 1928.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Tableau d'avancement (ingénieurs des Ponts et Chaussées)

Par arrêté en date du 16 avril 1937, le tableau d'avancement de grade des ingénieurs des Ponts et Chaussées a été complété ainsi qu'il suit :

Pour le grade d'inspecteur général de 2^e classe

M. *Simon*.

Personnel des Travaux publics

Par décret en date du 16 avril 1937, M. *Simon* (Pierre-Noël), ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé inspecteur général de 2^e classe des Ponts et Chaussées, pour prendre rang du 16 avril 1937.

Par décret du 27 avril 1937, M. *Friedel* (Edmond), ingénieur en chef de 1^{re} classe des Mines, chargé, par intérim, des fonctions de sous-directeur de l'École nationale supérieure des Mines, en remplacement de M. *Chipart*, admis à faire valoir ses droits à la retraite, a été nommé sous-directeur de ladite école, à dater du 1^{er} avril 1937.

MUTATIONS

Par arrêté du 12 avril 1937, M. *Mualet*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Nantes, a été chargé, à la résidence de Saintes, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Charente-Inférieure, en remplacement de M. *Pousset*, 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.

Cette disposition aura son effet à dater du 1^{er} mai 1937

Par arrêté du 15 avril 1937, M. *Boudin*, chef du 2^e bureau du personnel à l'administration centrale des travaux publics, sera chargé du 1^{er} bureau du personnel, en remplacement de M. *Sardou*, nommé sous-directeur.

M. *Trotet*, chef de bureau du service intérieur à l'administration centrale des travaux publics, sera chargé du 2^e bureau du personnel, en remplacement de M. *Boudin*, appelé à une autre destination.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 16 avril 1937.

Par arrêté du 21 avril 1937, M. *Bureau*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des mines, chargé du sous-arrondissement minéralogique de Lille, a été chargé, en outre, à cette résidence, à dater du 1^{er} avril 1937, du 2^e arrondissement du service du contrôle de l'exploitation technique du réseau du Nord.



Par arrêté du 29 avril 1937, M. *Bonnome*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Ajaccio, a été chargé, à dater du 16 mai 1937, à la résidence de Chalon-sur-Saône, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Dondin, appelé à une autre destination, savoir :

1^o Arrondissement de l'Est du service ordinaire et vicinal du département de Saône-et-Loire;

2^o Service du canal du centre (arrondissement unique).



Par décision du 4 mai 1937, a été fixée au 1^{er} juin 1937 la date à laquelle cessera définitivement ses services M. *Reynès*, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, admis à la retraite à dater du 1^{er} octobre 1936 et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.

En conséquence, a été également fixée au 1^{er} juin 1937 la date à laquelle prendra effet l'arrêté du 7 avril 1937 par lequel M. *Ladefroux*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, a été appelé à remplacer M. Reynès à la résidence de Toulouse.



Par arrêté du 3 mai 1937, M. *Chamboredon*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Agen, a été chargé à la résidence du Havre, à dater du 16 mai 1937, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Seine-Inférieure et de l'arrondissement de l'Ouest du service maritime du même

département, en remplacement de M. Brunot, appelé à une autre destination.



Par arrêté du 1^{er} mai 1937, M. *Fischesser*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des mines à Paris, a été chargé, à dater du 1^{er} mai 1937, à la résidence de Rennes, du sous-arrondissement minéralogique de Rennes, en remplacement de M. Troin, décédé.



Par arrêté en date du 5 mai 1937, M. *Testanier*, ingénieur chef de 2^e classe des ponts et chaussées, remis par le ministère des Affaires étrangères à la disposition de l'administration des travaux publics, sera, à dater du 16 mai 1937, chargé de mission à la résidence de Foix, auprès de l'ingénieur en chef du service ordinaire du département de l'Ariège.



Par arrêté du 5 mai 1937, M. *Testanier*, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées, remis par le ministère des Affaires étrangères à la disposition de l'administration des travaux publics, a été chargé, à la résidence de Foix, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Larroque, admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Ariège;

2^o Service des études et travaux des lignes de chemins de fer de Saint-Girons à Saint-Paul, Saint-Antoine à Lavelanet et à Belesta (concessions définitives); Oust à la frontière de l'Espagne (concession éventuelle);

3^o Service hydrométrique et d'annonce des crues des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salut (1^{re} et 2 sections).

Ces dispositions recevront leur effet à dater du jour de la cessation effective des services de M. Larroque, maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.



Modifications dans la répartition des services

Par arrêté du 12 avril 1937, la répartition du service du contrôle de la voie et des bâtiments a été fixée à nouveau de la manière suivante, en ce qui concerne les réseaux de l'État, du Nord, de l'Est et d'Alsace-Lorraine, savoir :

Réseau de l'État, M. *Julien*, ingénieur des ponts et chaussées.

Réseau du Nord, M. *Julien* (par intérim).

Réseau de l'Est et réseau d'Alsace et de Lorraine, M. *Betbeder-Malibet*, ingénieur en chef des ponts et chaussées (par intérim).

L'effet de ces dispositions remontera au 1^{er} mars 1937.

Par arrêté du 12 avril 1937, le service du contrôle de la ligne nouvelle de Dieulouard à Rémilly (réseau d'Alsace et de Lorraine) a été organisé de la manière suivante, savoir :

M. *Thirion*, ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de la Moselle, à Metz.

M. *Hoffman*, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, chargé de l'arrondissement de Metz-Sud, à Metz.

Inspections générales des ponts et chaussées

Par arrêté du 13 avril 1937, l'inspection du service spécial des dépôts d'hydrocarbures est rattachée à la 11^e inspection générale des services des ponts et chaussées, à dater du 15 mars 1937.



Composition des Comités, Commissions, Conseils, etc.

Conseil d'enquête du ministère

Par arrêté en date du 12 avril 1937, M. *Brunot*, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Melun, a été nommé membre titulaire du conseil d'enquête du ministère des Travaux publics pour l'année 1937, en remplacement de M. *Curet*, appelé à exercer les fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Section permanente de la sécurité routière

Le ministre des Travaux publics,

Vu le décret-loi du 30 octobre 1935 (art. 6);

Vu le décret du 27 novembre 1935, modifié le 27 novembre 1936, et les arrêtés du même jour;

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

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — La statistique des accidents de circulation routière est confiée au service central de statistique et de documentation du ministère des Travaux publics.

ART. 2. — Il est créé au ministère des Travaux publics une section permanente de la sécurité routière qui sera chargée d'étudier les détails de l'organisation et du fonctionnement du service de statistique des accidents de la circulation routière.

ART. 3. — La section permanente de la sécurité routière est ainsi constituée :

Membres de droit.

Le secrétaire général du ministère des Travaux publics, président;

Un inspecteur général des Ponts et Chaussées, vice-président;

Le directeur général des chemins de fer;

Le directeur des routes;

Le directeur de la gendarmerie au ministère de la Guerre.

Le directeur général de la Sûreté nationale au ministère de l'Intérieur;

Le directeur des assurances privées au ministère du Travail;

Le directeur général de la circulation et des transports à la préfecture de police;

Le directeur de l'exploitation postale au ministère des Postes, télégraphes et téléphones;

Le chef du service central de statistique et de documentation, ou leurs représentants.

Membres désignés par le ministre.

Un représentant de l'union nationale des associations de tourisme;

Un représentant de la fédération nationale des clubs automobiles de France;

Un représentant de l'union syndicale des compagnies d'assurances à primes fixes;

Un représentant de la commission centrale des automobiles.

La section permanente de la sécurité routière comprendra, en outre, deux membres choisis parmi les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines et trois rapporteurs choisis parmi les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines et les fonctionnaires de la direction des routes ou du service central de statistique et de documentation.

Le secrétariat de la section permanente de la sécurité routière sera assuré par le service central de statistique et de documentation (section de documentation économique et de propagande).

ART. 4. — Sont rapportés les arrêtés du 5 février 1937.

ART. 5. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 1^{er} mars 1937.

ALBERT BEDOUCE.



Le ministre des Travaux publics,

Vu l'arrêté du 1^{er} mars 1937 portant création d'une section permanente de la sécurité routière,

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Sont nommés :

1° Vice-président de la section permanente de la sécurité routière, M. Lipmann, inspecteur général des ponts et chaussées ;

2° Membres de la section permanente de la sécurité routière :

M. *Bedaux*, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

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

M. Jacques May, représentant l'union nationale des associations de tourisme.

M. de Rohan, représentant la fédération nationale des clubs automobiles de France.

M. Burlot, représentant de l'union syndicale des compagnies d'assurance.

M. Baudry de Saulnier, représentant de la commission centrale des automobiles.

ART. 2. — Est nommé rapporteur auprès de la section permanente de la sécurité routière :

M. Chevereau, ingénieur des ponts et chaussées.

ART. 3. — Est nommé secrétaire général de la section permanente de la sécurité routière :

M. Weill-Rabaud, chef de la section de documentation économique au service central de statistique et de documentation.

ART. 4. — Le conseiller d'Etat secrétaire général du ministère des Travaux publics, président de la section permanente de la sécurité routière, est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 1^{er} mars 1937.

ALBERT BEDOUCÉ.

Commission chargée de l'étude des conditions d'exploitation de l' « autoroute de l'Ouest »

Par arrêté du 15 avril 1937, il a été institué au ministère des travaux publics une commission spéciale chargée de l'étude des conditions d'exploitation de l' « autoroute de l'Ouest » et notamment des questions suivantes :

Admission des différentes catégories de véhicules ;

Éclairage de l'autoroute ;

Signalisation ;

Police générale et police de la circulation ;

Exploitation par l'Etat (éclairage, entretien, personnel de surveillance, création au service des ponts et chaussées de Seine-et-Oise d'une subdivision chargée de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute) ;

Services à rendre aux usagers : dépannage, sécurité, secours (régime de la concession, réglementation).

Cette commission est composée ainsi qu'il suit :

M. Grimpret, vice-président du conseil général des ponts et chaussées, secrétaire général du ministère des Travaux publics ;

M. le directeur des routes et son représentant ;

M. *Joyant*, inspecteur général des ponts et chaussées ;

M. *Boutet*, inspecteur général des ponts et chaussées ;

M. *Bufquin*, ingénieur en chef des ponts et chaussées de Seine-et-Oise ;

M. *de Buffevent*, ingénieur des ponts et chaussées de Seine-et-Oise ;

M. Louis *Levy*, ingénieur des ponts et chaussées de la Seine ;

M. *Rumpler*, ingénieur des ponts et chaussées chargé de l'étude des travaux d'aménagement de la région parisienne ;

M. le directeur général de la sûreté nationale au ministère de l'Intérieur ou son représentant ;

M. le capitaine de gendarmerie Chansard, de la direction de la gendarmerie au ministère de la Défense nationale et de la Guerre ;

M. le préfet de Seine-et-Oise ou son représentant ;

M. le vicomte de Rohan, président de la Fédération nationale des clubs automobiles de France ;

M. *Gibrat*, ingénieur des mines en disponibilité.

La présidence de cette commission sera assurée par M. Grimpret et la vice-présidence par M. Joyant.

M. Pillet, chef du 3^e bureau à la direction des routes au ministère des travaux publics, et Mlle Hamon, rédacteur à ce bureau, sont attachés à cette commission en qualité de secrétaire et de secrétaire adjoint.

Commission des cantonniers

Par arrêté du 24 avril 1937, l'article 2 de l'arrêté du 26 avril 1921 susvisé, instituant au ministère des Travaux publics une commission permanente chargée d'examiner toutes les questions relatives aux cantonniers des ponts et chaussées, a été modifié comme suit :

Cette commission sera composée de la manière ci-après :
Deux sénateurs.

Deux députés.

Deux inspecteurs généraux des ponts et chaussées parmi lesquels sera choisi le président de la commission.

Quatre ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Deux ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées.

Un ingénieur des travaux publics de l'Etat.

Trois représentants de l'administration centrale : les chefs des 1^{er} et 2^e bureaux des routes et du 3^e bureau du personnel.

Le vice-président du comité consultatif de la vicinalité au ministère de l'Intérieur.

Un représentant du ministère de l'Intérieur.

Un représentant du ministère des Finances.

Un représentant du ministère du Travail.

Un représentant de la fédération générale des fonctionnaires.

Un représentant de la fédération des travaux publics.

Un représentant du syndicat national des ouvriers des ateliers et parcs des ponts et chaussées.

Cinq représentants du syndicat national des cantonniers.

Par arrêté du 24 avril 1937, ont été désignés en qualité de membres de la commission permanente chargée d'examiner toutes les questions relatives aux cantonniers des ponts et chaussées :

M. Milan, sénateur.
M. Morizet, sénateur.
M. Dézarnauds, député.
M. Phillip, député.
M. de Kerviler, inspecteur général des ponts et chaussées.
M. Philippe, inspecteur général des ponts et chaussées.
M. Schwartz, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Melun.
M. Bedaux, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Beauvais.
M. Brassot, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Arras.
M. Parmentier, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Paris.
M. Desabre, ingénieur des ponts et chaussées à Compiègne.
M. Saulgeot, ingénieur des ponts et chaussées à Chartres.
M. Boisvieux, ingénieur des travaux publics de l'État (service des ponts et chaussées).
Le chef du 1^{er} bureau de la direction des routes à l'administration centrale des travaux publics.
Le chef du 2^e bureau de la direction des routes à l'administration centrale des travaux publics.
Le chef du 3^e bureau du personnel à l'administration centrale des travaux publics.
M. Lailavoix, vice-président du comité consultatif de la vicinalité au ministère de l'Intérieur.
Le chef du 6^e bureau de l'administration départementale et communale à l'administration centrale du ministère de l'Intérieur.
Le directeur de la comptabilité publique au ministère des Finances.
M. Delaunay, chef du 5^e bureau de la direction du travail au ministère du Travail.
M. Laurent, chef de bureau à la caisse des dépôts et consignations, représentant de la fédération générale des fonctionnaires.
M. Bernard, ingénieur des travaux publics de l'État, représentant de la fédération des travaux publics.
M. Revert, secrétaire général du syndicat national des ouvriers des ateliers et parcs des ponts et chaussées.
M. Grenapin, chef cantonnier ;
M. Menard, chef cantonnier ;
M. Petisne, chef cantonnier ;
M. Grither, chef cantonnier ;
M. Grosjean, cantonnier,
représentants du syndicat national des cantonniers.
M. de Kerviler remplira les fonctions de président de cette commission.

Mlle Guerin, rédacteur au 2^e bureau de la direction des routes à l'administration centrale du ministère des Travaux publics, est attachée à la commission en qualité de secrétaire.

Commission spéciale chargée de l'étude des conditions d'exploitation de l' « autoroute de l'Ouest ».

Par arrêté du 28 avril 1937, M. Philippe, inspecteur général des ponts et chaussées, a été nommé membre de la commission spéciale chargée de l'étude des conditions d'exploitation de l'autoroute de l'Ouest.

Commission des « Annales des ponts et chaussées ».

Aux termes d'un arrêté du 3 mai 1937, la commission chargée de tout ce qui a rapport à la publication des « Annales des ponts et chaussées » est composée ainsi qu'il suit :

Le directeur de l'école nationale des ponts et chaussées, président.

Le sous-directeur de l'école nationale des ponts et chaussées, secrétaire.

Deux ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées, secrétaires adjoints.

Le bibliothécaire de l'école nationale des ponts et chaussées ou un fonctionnaire de l'administration des travaux publics du grade de commis, secrétaire de la rédaction.

Six inspecteurs généraux des ponts et chaussées, désignés par le conseil général des ponts et chaussées.

Les professeurs de l'école nationale des ponts et chaussées appartenant ou ayant appartenu au corps des ponts et chaussées.

Les directeurs du ministère des travaux publics sont informés des séances de la commission, auxquelles ils ont libre accès, avec voix délibérative.



Commission centrale des machines à vapeur

Aux termes d'un arrêté en date du 1^{er} mai 1937, la commission centrale des machines à vapeur comprend des membres de droit et des membres nommés, par arrêté ministériel, pour deux ans.

Les membres sortants peuvent être renommés.

Sont membres de droit :

Le directeur général des chemins de fer, qui pourra, en cas d'empêchement, déléguer le directeur du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer.

Le directeur des mines.

Le chef de bureau de la direction des mines chargé des affaires concernant les appareils à vapeur.

Les membres nommés par arrêté comprennent :

Dix membres en activité de service du corps des mines ou du personnel enseignant des écoles nationales supérieures des mines.

Deux membres en activité de service du corps des ponts et chaussées ou du personnel enseignant de l'école nationale des ponts et chaussées.

Un représentant du ministère de la Marine.

Un représentant du service des manufactures de l'État.

Deux représentants de l'industrie des chemins de fer.

Trois représentants des associations de constructeurs.

Trois représentants des associations agréées de propriétaires d'appareils à vapeur.

Un représentant d'une société agréée de classification de navires.

Un représentant de la Confédération générale du travail.

Deux représentants de la fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat.

Un représentant de la fédération générale des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs des chemins de fer de France, colonies et pays de protectorat.

Un représentant de la fédération nationale des syndicats des officiers mécaniciens brevetés de la marine marchande.

Un ingénieur des travaux publics de l'État (service des mines).

Eventuellement, un ou deux professeurs, ingénieurs ou techniciens ne rentrant dans aucune des catégories précédentes.

Un président, un vice-président, un rapporteur et un secrétaire constituant le bureau de la commission sont désignés chaque année par le ministre parmi les membres de la commission.

Un fonctionnaire de l'administration centrale est adjoint au secrétaire pour la tenue des archives et la préparation des séances de la commission.

La commission donne son avis sur les affaires concernant la construction, l'installation, la mise en service, la surveillance et la réglementation des appareils à vapeur au sujet desquelles elle est consultée par le ministre. Tous les dossiers d'accidents d'appareils à vapeur à terre sont soumis à son examen.

Toutes les affaires sont adressées au président, qui les transmet au rapporteur par l'intermédiaire du secrétariat.

L'exposé de chaque affaire est fait oralement par le rapporteur, après qu'un résumé écrit des principales circonstances de l'affaire et les conclusions du rapporteur ont été distribuées avant chaque séance, aux membres de la commission.

L'arrêté du 31 janvier 1935 est abrogé.



Par arrêté du 1^{er} mai 1937, ont été nommés membres de la commission centrale des machines à vapeur, pour les années 1937 et 1938 :

- M. *Jouquet*, inspecteur général des mines.
- M. *Leprince-Ringuet*, inspecteur général des mines.
- M. *Loiret*, inspecteur général des mines.
- M. *Rodhain*, inspecteur général des mines.
- M. *Weill*, ingénieur en chef des mines.
- M. *Jarlier*, ingénieur en chef des mines.
- M. *Lafay*, ingénieur en chef des mines.
- M. *Mayer*, ingénieur en chef des mines.
- M. *Coste*, ingénieur ordinaire des mines.
- M. *Charbonneau*, ingénieur ordinaire des mines.
- M. *Sentenac*, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
- M. *Caquot*, professeur à l'école nationale des ponts et chaussées.
- M. *André Nègre*, ingénieur en chef de 2^e classe du génie maritime.
- M. *Dreyfuss*, ingénieur en chef du service central des constructions des manufactures de l'État.
- M. *Jean Lévy*, chef de service du matériel et de la traction des chemins de fer de l'État.

M. *Renevey*, directeur de l'office central d'études de matériel de chemins de fer.

M. *Marcel Leconte*, ingénieur en chef du service des chaudières à la compagnie de Fives-Lille.

M. *Benner*, ingénieur conseil de la société générale Alsthom.

M. *Louis*, directeur général de la société française de construction Babcock et Wilcox.

M. *Delacour*, ingénieur en chef de l'association des propriétaires d'appareils à vapeur du Nord de la France.

M. *Kammerer*, ingénieur en chef de l'association alsacienne des propriétaires d'appareils à vapeur.

M. *Caldier*, ingénieur en chef de l'association de propriétaires d'appareils à vapeur Ile-de-France.

M. *Licoys*, directeur du service maritime du Bureau Véritas.

M. *Hutin*, ingénieur des travaux publics de l'État, service des mines.

M. *N...*, représentant de la confédération générale du travail.

M. *Letang* (Joseph), mécanicien de route au réseau de l'État au Havre, membre du conseil du réseau de l'État, représentant de la fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat.

M. *Bonaventure* (René), ouvrier tourneur au dépôt de la Chapelle (Nord), représentant de la fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de la France, des colonies et des pays de protectorat.

M. *Tronchon* (Eugène), représentant de la fédération générale des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs des chemins de fer de France, colonies et pays de protectorat.

M. *Vasset* (Eugène), président de la fédération nationale des syndicats des officiers mécaniciens brevetés de la marine marchande.

M. *Portevin*, professeur à l'école centrale des arts et manufactures.

Sont désignés pour remplir les fonctions ci-après, durant l'année 1937 :

Président. — M. *Rodhain*.

Vice-président. — M. *Jarlier*.

Rapporteur. — M. *Mayer*.

Secrétaire. — M. *Charbonneau*.

Secrétaire adjointe. — Mlle *Pourcier*, dame sténodactylographe à l'administration centrale des travaux publics.



Commission permanente de réception des bandages élastiques

Par arrêté du 4 mai 1937, M. *Givard*, inspecteur général des ponts et chaussées, a été nommé président de la commission permanente de réception des bandages élastiques, en remplacement de M. *Le Gavrian*, inspecteur général des ponts et chaussées, admis à faire valoir ses droits à la retraite.



LÉGION D'HONNEUR

Par décret en date du 28 avril 1937, rendue sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu la déclaration du conseil de l'ordre de la Légion d'honneur en date du 27 avril 1937, 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 :
Au grade d'officier

M. *Claudon* (Jacques-René-François-André), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale au ministère des Travaux publics. Chevalier du 3 août 1928.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I — Changements d'adresse

A. — PONTS ET CHAUSSÉES.

Ingénieurs en chef

M.M. *Mesnager*, préfecture, Besançon.
Vincent, Louis, « Les Bruyères », quartier de Fabre,
La Seyne-sur-Mer.

Ingénieurs ordinaires

M.M. *Antoine*, Pierre, 2, square Théodore-Judlin, Paris (15°).
Boilot, Cercle Militaire, Verdun.
Bois, 12, rue de Belgrade, Grenoble.
Jamme, 27, rue de Paris, Vanves.
Sindzingre, 6, rue Rouget-de-Lisle, Vesoul.
Thenault, Fanarantsoa (Madagascar).

B. — MINES.

Ingénieur ordinaire

M. *Allais*, 2, place de l'Édit-de-Nantes, Nantes.

II — Souscripteur Perpétuel

M. *Normandin*, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

III — Naissance

M. *Coudercq* fait part de la naissance de sa fille Françoise (Tarbes, 3 avril 1937).

IV — Mariage

M. *Maux* fait part de son mariage avec Mlle Hélène Bidon (Paris, 20 avril 1937).

V — Notice nécrologique

Léon *Moissenet*, Ingénieur en chef des ponts et chaussées

Nous avons le regret de faire part du décès de Léon Moissenet, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite, décédé à Tours le 25 mars 1937. Moissenet, entré 22^e en 1881 à l'École des Ponts et Chaussées, en est sorti second. Il a été en service successivement à Quimper, Nantes, Chaumont, Bayonne et Montauban. Il a publié dans les *Annales des Ponts et Chaussées* (1898) une notice sur l'établissement du Canal de la Marne à la Saône (partie comprise entre Rouvroy et Chaumont) et a dirigé les travaux de construction du Pont de Montauban. Retraité prématurément pour raison de santé, Moissenet était devenu l'apôtre de l'Espérance. Il était l'auteur d'une étude importante sur le bombardement des routes secondaires et il avait fait en politique une étude intéressante de la représentation proportionnelle.

Il était le fils de Moissenet, Inspecteur général des Mines (1851), et le frère de Moissenet, Ingénieur en chef du Génie maritime (1882).

D'une grande délicatesse de sentiments, il laisse d'unanimes regrets.

VI — Décès

M.M. *Chesneau*, Inspecteur général des Mines en retraite.
Troin, Ingénieur des Mines en activité, tué en service.

VII — Deuil

M. Paul *Blanquet*, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a la douleur de faire part du décès de son père, M. Edmond Blanquet (Paris, 27 avril 1937).

ANNONCE ET OFFRE D'EMPLOI

I. — On recherche une collection des *Annales des Ponts et Chaussées* (1831-1936 ou 1901-1936). Prière d'écrire à M. Houbin, 2, rue Redon, qui transmettra.

II. — L'Ecole Pratique des Colonies, 65, avenue du Président-Wilson, à Montreuil (Seine), demande un collaborateur en matière de Travaux publics. Celui-ci serait plus spéciale-

ment chargé sous une forme à définir — et susceptible de se concilier avec d'autres occupations extérieures — de préparations en vue de la formation de surveillant de travaux, chef de chantiers et conducteur de travaux publics.

La préférence serait donnée, le cas échéant, à un candidat ayant déjà quelques références d'ordre colonial. Ecrire directement au Directeur général de l'Ecole.



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: 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^{re})
Tél. TRUDAINE 73.00 (10 lignes) R C Seine 45.943 Ad. Tél. SOUPRODOS.83. PARIS