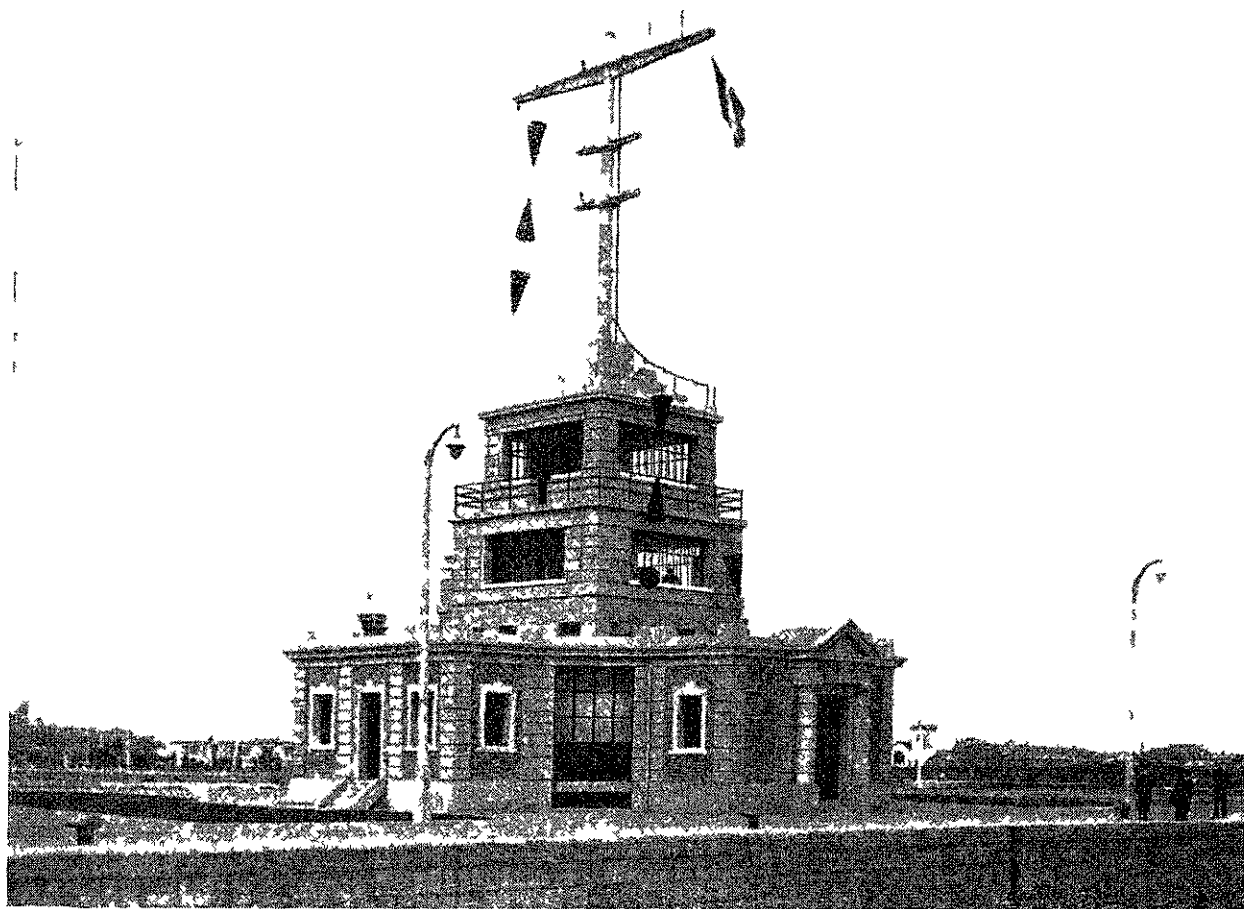


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

SIEGE SOCIAL  
ECOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES  
26, Boulevard des Saints Peres, PARIS



LE NOUVEAU BUREAU DU PORT DE SAINT-MALO-SAINTE-SERVAN



# OTUA

Patronné par le monde français de l'acier, l'**Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier (OTUA)** est un organisme d'études techniques et de propagande des utilisations d'acier. L'OTUA étudie en particulier l'emploi systématique de l'acier dans les travaux publics.

Si vous avez besoin de renseignements au sujet d'une utilisation d'acier, adressez-vous à l'OTUA. L'OTUA ne poursuit pas de but commercial, son action est bénévole et gratuite.

## PUBLICATIONS DE L'OTUA

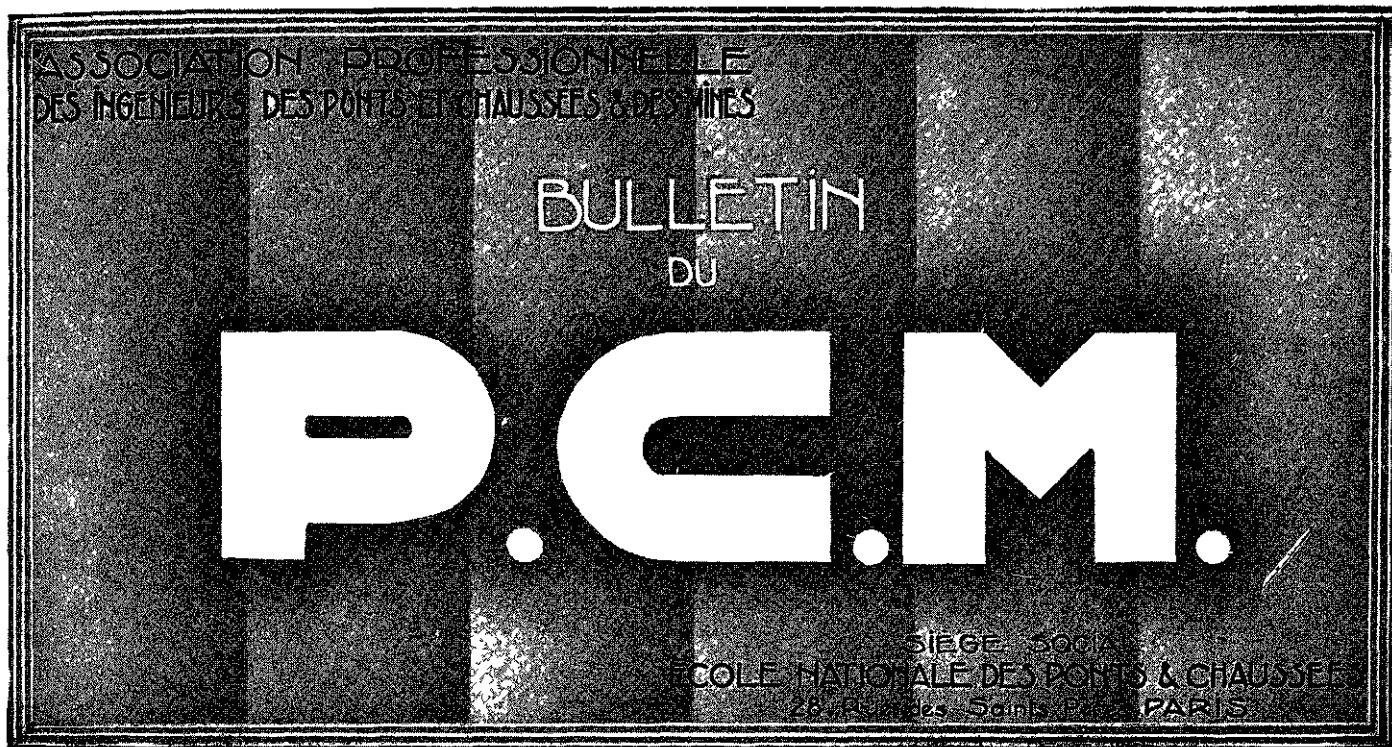
- ACIER ..... Les Supports Métalliques de Lignes Electriques
- ACIER ..... \*Le Gratte-Ciel Américain.
- ACIER ..... Quatre ans de Construction en France d'Immeubles à Ossature en Acier.
- ACIER ..... Architecture et Décoration
- ACIER ..... Alger, Ville Neuve.
- ACIER ..... L'Esthétique des Ponts Métalliques.
- ACIER ..... Fenêtres et Portes en Acier.
- ACIER ..... Contribution à l'Etude des Peintures anti-rouille.
- ACIER ..... Les Meubles Scolaires en Acier.
- ACIER ..... Les Ponts suspendus.
- NOTE TECHNIQUE ..... La Résistance des Aciers à la Fatigue
- NOTE TECHNIQUE ..... Planchers d'Immeubles et Tabliers de Ponts, aux Etats-Unis.
- NOTE TECHNIQUE ..... Aciers 50 et 54 de Construction à Haute Résistance.
- NOTE TECHNIQUE ..... Palplanches Métalliques
- NOTE TECHNIQUE ..... Le Pont sur le Kill von Kull, à New-York

Instructions pour l'Etablissement des Ossatures, Charpentes et Planchers Métalliques dans les Constructions Privées.

Nous vous adresserons gratuitement ces ouvrages, demandez-les

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

25, RUE DU GÉNÉRAL-FOY, PARIS (VIII<sup>e</sup>) TÉLÉPHONE : LABORDE 62-25



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

## SOMMAIRE

### PROCES-VERBAUX DES SEANCES DU COMITE :

Première séance du 23 janvier 1938 . . . . . 3

### COMPTES RENDUS DE L'ACTIVITE DES GROUPES :

Groupe de Toulouse . . . . . 6

### TOURNEES DU P.C.M. :

1<sup>re</sup> Partie du rapport de M. Mathieu sur la tournée en Italie (1937) . . . . . 7

### COMMUNICATIONS DIVERSES :

Centre d'Études Supérieures :

1<sup>o</sup> Préparation de la Conférence du 6 avril 1938. 23

2<sup>o</sup> Modifications au programme des Conférences. 23

### TEXTES REGLEMENTAIRES POUVANT INTERESSER LES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES :

Extraits de la loi portant fixation du Budget général de l'exercice 1938 — 31 décembre 1937 . . . 23

Majoration de l'indemnité spéciale de séjour en France prévue par l'art. 92 du décret du 2 mars 1910, portant règlement sur la solde et les accessoires de solde du personnel colonial — décret du 25 décembre 1937 (Colonies) . . . . . 24

Majoration de l'indemnité spéciale temporaire des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux qui se trouvent en France dans une position de service ou de congé rétribué — décret du 25 décembre 1937 (Colonies) . . . . . 25

### MODIFICATIONS DANS L'ORGANISATION, LES FONCTIONS ET LA COMPOSITION DES COMMISSIONS, COMITES, ADMINISTRATIONS ET OFFICES . . . . . 26

Commission chargée de l'étude des questions con-

cernant l'hygiène dans les mines. — Désignation du Président et du secrétaire adjoint .....	26
Conseil supérieur de l'Electricité. — Désignation des Présidents des sections spéciales .....	26
Organisation du Conseil supérieur de la Vicinalité et du Comité technique de la Vicinalité ... ..	26
Organisation du Comité supérieur de coordination des Transports .....	28
Conseil supérieur des Transports. Fixation du nombre des rapporteurs spéciaux et désignation ....	29
Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer. — Nomination du secrétaire adjoint .....	30
Commission des marchés des grands réseaux de chemins de fer. Nomination d'un membre.....	30
Commission nationale des marchés publics. Organisation. . . . .	30
Comité supérieur de la Vicinalité et Comité technique de la Vicinalité. Nomination des membres. . . . .	31

NOMINATIONS, RADIATIONS, MISES A LA RETRAITE, DIVERS .....

32

MUTATIONS. . . . .

35

LEGION D'HONNEUR .....

38

MODIFICATIONS DANS LA REPARTITION DES SERVICES :

Consistance de l'arrondissement Sud du S.O. des P.C. du Morbihan .....	39
Consistance des arrondissements du S.M. du département des Bouches-du-Rhône (rectificatif) .....	39
Organisation du contrôle régional des distributions d'énergie électrique aux services publics .....	39
Attributions du sous-secrétaire d'Etat des Travaux publics. . . . .	40

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES :

Question écrite n° 4955 (Chambre). Départements avec services fusionnés .....	40
Question écrite n° 4585 (Sénat). Cumuls .....	40
Question écrite n° 4847 (Chambre). Rétribution des Ingénieurs du Contrôle .....	41
Question écrite n° 4565 (Chambre). Revision des pensions . . . . .	41

COMMUNICATIONS PERSONNELLES :

Changements d'adresse .....	41
Souscripteurs perpétuels .....	42
Adhésion nouvelle .....	42
Décès. . . . .	42
Deuil. . . . .	42

# PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

## Première séance du 23 janvier 1938

*Présents.* MM. Dauvergne, Beau (Ch.), Cazes, Chavagnac, Curcet, de Fargues, Gex, Guérin, Guillot, Lapébie (J.), Lehuérou-Kérisel, Moiane, Olivier, Parent, Renaud (B.), Ridet, Valentin, Wahl

### *Ordre du jour :*

- 1 Rapport annuel du Comité, examen des comptes; Assemblée générale; Banquet;
- 2 Cumuls; mutations de postes entre les catégories fixées par l'arrêté du 27 décembre 1937;
- 3 Réduction de certaines indemnités de fonctions;
- 4 Contrôle des distributions communales d'énergie électrique, relations avec la Fédération des Collectivités électrifées,
5. Service Hydraulique et Pêche fluviale;
6. Voirie;
7. Situation militaire des Ingénieurs;
- 8 Situation des Ingénieurs coloniaux

### 1° *Rapport annuel du Comité. — Examen des Comptes. — Assemblée générale.*

*M. le président* donne la parole à M. de Fargues, Trésorier de l'Association, pour la lecture de son rapport sur les comptes de l'Exercice 1936-1937.

Ces comptes, qui se soldent en recettes à 262 307 fr. 66, et en dépenses à 273 146 fr. 00, présentent un déficit de 10.838 fr. 34, qui est imputé sur le solde créditeur du fonds de réserve.

Lors de la séance du 23 novembre 1937, certaines mesures ont été envisagées pour équilibrer au mieux possible le budget de l'exercice 1937-1938; elles sont en cours de réalisation en ce qui regarde le Bulletin.

Après avoir approuvé les comptes, le Comité remercie M. de Fargues et M. Houbin de leurs efforts en vue de limiter le déficit, inévitable en une période aussi difficile de hausse importante et progressive de tous les prix.

Les disponibilités liquides des différents s'élevant à 50.000 francs environ, *M. le Président* conseille d'en employer une partie à l'achat de titres du dernier emprunt avec garantie de change (4 1/2 1937) Le Comité donne son accord à cette proposition.

*M. le Président* donne ensuite lecture du Rapport annuel du Comité qu'il doit présenter à l'Assemblée générale de ce jour.

Le Comité approuve entièrement le rapport, adresse ses félicitations unanimes à son Président et le remercie chaleureusement du dévouement et de l'activité qu'il a témoignés à l'Association au cours de l'exercice de ses fonctions.

Enfin, *M. le Président* donne lecture du projet de modification des statuts portant augmentation des cotisations, qui doit aussi être soumis au vote de l'Assemblée générale.

Les articles 15 et 16 nouveaux seraient libellés comme suit :

« ART. 15. — La cotisation annuelle est de 120 francs « pour les Inspecteurs Généraux et les Ingénieurs en Chef; « de 80 francs pour les Ingénieurs ordinaires, cette dernière cotisation étant réduite à 55 francs pour les Ingénieurs ordinaires de 3<sup>e</sup> classe (dernier échelon) et de « 20 francs pour les Elèves Ingénieurs.

« Pour les Inspecteurs Généraux, les Ingénieurs en Chef « en retraite et les Ingénieurs démissionnaires qui ont atteint « l'âge où ils seraient mis à la retraite s'ils étaient restés « dans l'administration, la cotisation est de 45 francs; pour « les Ingénieurs en retraite, la cotisation est de 35 francs.

« Le tarif des cotisations pourra être modifié par l'Assemblée générale ordinaire.

« ART. 16. — La cotisation peut être rédimée par le versement d'une somme de 1.200 francs en une seule fois, ou « par quatre versements annuels de 375 francs effectués pendant quatre années consécutives. Les membres qui rachètent leur cotisation par une somme de 1.800 francs reçoivent le titre de Membres Bienfaiteurs. »

Le reste sans changement.

Le Comité approuve ces modifications qui seront soumises à l'Assemblée générale.

### 2° *Cumuls.*

*M. le Président* rappelle qu'en accord avec la Direction du Personnel, il a adressé à tous les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et des Mines une circulaire leur demandant de faire connaître les modifications qu'il serait justifié d'apporter à la classification des postes prévue par l'arrêté du 27 décembre 1937.

Il est apparu, en effet, qu'un certain nombre de postes se trouvent écrétés et devraient, pour éviter des écrêtements

injustifiés, être remontés d'une catégorie, alors que d'autres postes bénéficient d'une marge leur permettant d'être abaissés d'une catégorie sans subir d'écrêtement. Il s'ensuit que les permutations de postes entre catégories peuvent être réalisées, ce qui aurait l'avantage de satisfaire les uns sans nuire aux autres.

Un nombre important de réponses à cette circulaire sont déjà parvenues et sont en cours de dépouillement. Toutefois dès maintenant, il semble ressortir que :

Pour les Ingénieurs en Chef, il ne saurait être question que de mutations vers les catégories supérieures. En particulier, le pourcentage de postes de la 1<sup>re</sup> catégorie devrait être remonté d'au moins 3 % ; les pourcentages de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories étant maintenus.

Pour les Ingénieurs ordinaires, le pourcentage de 1<sup>re</sup> catégorie A (actuellement de 3 %) doit être porté à 5 %, le pourcentage de 1<sup>re</sup> catégorie B et 2<sup>e</sup> catégorie peuvent être maintenus, le pourcentage de 3<sup>e</sup> catégorie (actuellement de 10 %) doit être remonté à 15 % aux dépens des 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories.

La conclusion semble ainsi s'orienter vers la nécessité d'une révision des pourcentages qui sont trop élevés pour certaines catégories inférieures. La question devra être soumise au Ministre et être probablement examinée à nouveau par la Commission Supérieure des Cumuls. Il est apparu en outre indispensable pour défendre utilement les droits des Ingénieurs que la Fédération Nationale des Corps de l'Etat et des Cadres des Administrations Publiques, en cours de constitution, soit représentée au sein de cette commission, afin d'y défendre les intérêts légitimes de ses adhérents. Une intervention sera faite, dans ce sens, dès que cette Fédération sera constituée.

### 3° Réduction de certaines indemnités de fonctions.

M. Valentin signale, au nom du Groupe de Nancy, que certains Ingénieurs se plaignent de voir réduire l'indemnité de fonctions qui leur est allouée.

M. Parent lui demande de signaler au Comité ces cas particuliers.

### 4° Relations avec la Fédération des Collectivités électrifiées (F.N.C.E.).

M. Parent fait connaître au Comité qu'au cours d'une nouvelle réunion avec les représentants de la Fédération, le protocole proposé par les représentants de celle-ci a été rejeté par les délégués du P.C.M. et du Syndicat des Ingénieurs des T.P.E.

Toutefois des possibilités d'accord sont apparues sur les directives générales suivantes :

a) la Fédération exercerait une action d'ordre général, de coordination et de conseil des collectivités concédantes et des Syndicats ;

b) le contrôle municipal ou syndical serait exercé par le Service ou par les fonctionnaires des Ponts et Chaussées, la liberté communale du choix des contrôleurs demeurant respectée.

Une réunion plus récente a eu lieu le 13 janvier 1938, en présence de M. l'Inspecteur Général Simon, Directeur de

l'Electricité, et de M. le Député Gentin ; le P.C.M., le Syndicat des Ingénieurs T.P.E. et la Fédération des Collectivités électrifiées y ont participé.

Un accord de principe a été réalisé sur un certain nombre d'éléments dont notamment les suivants :

a) Respect de la liberté communale du choix des contrôleurs ;

b) Lorsque des Syndicats départementaux auront été constitués et se seront affiliés à la F.N.C.E., le contrôle des dits Syndicats sera, en principe, confié au Service des Ponts et Chaussées ;

c) La Fédération exercerait son action régionale par des Secrétaires administratifs appointés, organes de centralisation, de renseignements, de coordination et de liaison entre le Syndicat et le siège de la Fédération à Paris. Ces secrétaires relèveraient du Président des Syndicats ;

d) Une collaboration positive, loyale, confiante et permanente serait établie entre les Services de Contrôle d'une part, les secrétaires régionaux et la Fédération d'autre part ;

e) Une partie des frais de contrôle fixés par les Municipalités et versés aux Syndicats départementaux serait laissée à la disposition de ceux-ci en vue de couvrir les frais d'administration des Syndicats et de la Fédération ;

f) Des modifications seront apportées par voie de conséquence aux textes réglementaires actuellement en vigueur.

M. Parent donne lecture des textes qu'il a élaborés, tant en ce qui concerne le projet d'accord avec la Fédération que le projet de modification du décret de 1906.

M. Wahl signale que l'Assemblée générale de la Fédération aura lieu le 26 janvier et qu'il conviendrait d'en attendre les résultats.

M. le Président remercie M. Parent de son étude très complète. Il appartiendra au nouveau Comité de poursuivre la mise au point définitive de la question en liaison avec le Syndicat des Ingénieurs T.P.E. et avec la F.N.C.E.

### 5° Service Hydraulique et Pêche fluviale.

M. le Président rend compte qu'il a reçu la visite de M. Colas, Président de l'Association des Ingénieurs du Génie Rural, au sujet de la constitution de la Fédération des Corps de l'Etat.

M. Colas s'est montré favorable à une collaboration loyale des Associations en vue de la solution des affaires pendantes entre le P.C.M. et le Génie Rural.

M. Danvergne l'en a remercié et signale les avantages présentés par cette collaboration.

M. Parent fait un résumé de la situation actuelle de la pêche fluviale, M. Crescent a eu un entretien avec M. Liautey, Sous-Secrétaire d'Etat à l'Agriculture. Il y a lieu d'insister sur le fait que les nécessités de la Navigation, de beaucoup les plus importantes, doivent primer toutes les autres ; il n'en reste pas moins justifié et facile de régler à l'amiable les attributions respectives des Travaux Publics et des Eaux et Forêts.

*M. Parent* suit tout particulièrement la question; il a été chargé, en particulier, par la Direction des Voies Navigables, de se mettre en rapport avec les représentants du Service des Eaux et Forêts; un accord apparaît pouvoir être réalisé, tant sur l'unification des taux des amendes que sur le partage des compétences en tenant compte de l'importance relative, du point de vue de l'intérêt général, des fonctions de chaque service.

*M. Bernard Renaud* signale qu'il y aura lieu également d'unifier les cahiers des charges, qui devraient être rédigés suivant un type commun.

#### 6° Voirie.

*M. Curet* attire l'attention du Comité sur l'article 93 de la dernière loi des finances qui permettrait d'utiliser indistinctement les ressources provenant des journées de prestation ou de la taxe vicinale pour l'entretien de la voirie urbaine et des chemins ruraux non reconnus lorsqu'il aura été satisfait, préalablement, aux besoins de la vicinalité ordinaire et des chemins ruraux reconnus. Dans l'application, quelle sera l'autorité qui reconnaîtra que ces besoins ont reçu satisfaction; il lui semble qu'en fait ce devrait être le Service Vicinal. Mais en sera-t-il bien ainsi? La question peut être extrêmement dangereuse pour les Services fusionnés.

Le nouveau Comité devra suivre attentivement cette affaire.

#### 7° Situation militaire des Ingénieurs.

*M. Beau* continue de s'occuper de cette question qui a été exposée en détail lors des dernières séances.

Le Ministère des Travaux Publics est maintenant au courant et le nouveau Comité devra suivre de très près la question.

#### 8° Situation des Ingénieurs coloniaux.

*M. le Président* fait connaître que le projet de décret fixant la situation des Ingénieurs en Indochine a été mis au point par le Ministère des Colonies.

Le Ministère des Travaux Publics l'a communiqué au Président du P.C.M., qui a consulté les Camarades intéressés. Ceux-ci ont donné leur accord. En conséquence, *M. Dauvergne* a fait connaître à *M. le Ministre des Travaux Publics* que le P.C.M. n'avait aucune observation à présenter au sujet de ce projet.

Avant de lever la séance, *M. le Président* remercie les Membres du Comité sortant de l'atmosphère de sympathie et de l'esprit de collaboration qui n'ont cessé d'animer les travaux durant l'exercice écoulé et qui ont permis l'obtention de résultats positifs, toujours subordonnés à l'intérêt général.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 1 h.

*Le Président :*  
H. DAUVERGNE.



# ACTIVITÉ DES GROUPES

---

## GROUPE DE TOULOUSE

Réunion du 15 janvier 1938

Le Groupe de Toulouse du P.C.M. s'est réuni le 15 janvier 1938, à 10 heures, à Toulouse. 21 Camarades avaient répondu à l'invitation du délégué du Groupe.

Après avoir excusé quelques Ingénieurs absents, le camarade Cazes, délégué du Groupe, a fait un exposé d'ensemble de l'activité du P.C.M. depuis la dernière réunion qui s'est tenue le 6 juin 1937.

A la suite de cet exposé, un échange de vues a eu lieu :

— sur l'application des règles sur les cumuls, et sur quelques anomalies que présente le classement des postes fait par l'arrêté du 27 décembre 1937 ;

— sur la question du Service hydraulique ;

— sur les rapports du Corps des Ingénieurs des Ponts et

Chaussées avec la Fédération Nationale des Collectivités Concédantes et Régies d'électricité et de gaz ;

— sur la coordination des transports ;

— sur la question du relèvement des frais de missions et de tournées ;

— sur le rôle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées en matière de travaux communaux.

Le Groupe a également examiné les conditions dans lesquelles sont faits les prélèvements accordés et les allocations prévues par les articles 2 et 4 du décret du 18 décembre 1906, et il a unanimement exprimé le vœu que prélèvements et allocations puissent être connus de tous les Ingénieurs.

La réunion a pris fin à 12 h. 30, et les Camarades présents se sont aussitôt après retrouvés au Restaurant Lafayette, où a eu lieu un amical déjeuner.





# TOURNÉE DU P.C.M. EN ITALIE

## (11 Mai - 24 Mai 1937)

### Rapport de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées Mathieu (27)

(1<sup>re</sup> PARTIE)

#### Milan

(Journées des 11 et 12 mai 1937)

#### EXPOSÉ

Les participants se sont rencontrés pour la plupart dans le train Paris-Modane-Milan. Mais la réunion complète s'est faite le mardi 11 mai, à Milan, où certains étaient déjà arrivés par d'autres voies. Le groupe comprenait alors 48 personnes, dont 19 femmes.

La visite de Milan en autocar a tout de suite rapproché les divers membres du groupe. Nous avons admiré ensemble sous la conduite d'un guide érudit et spirituel le Dôme et ses mille flèches, l'église de Sainte-Marie de la Grâce et la fameuse *Cène*, nous avons aperçu le parc et le château des Sforza, et après une réception très agréable chez le Podestat, nous avons eu la chance d'assister depuis les balcons de la Galerie Victor-Emmanuel II, à un défilé fasciste en l'honneur des drapeaux de la campagne d'Éthiopie qu'on ramenait de Rome.

Après ce très agréable après-midi nous avons pu le lendemain affronter courageusement la journée un peu chargée qu'on nous avait préparée. Laissant, en effet, un car amener au Lac de Côme l'élément féminin du groupe, nous avons entrepris les visites suivantes :

*Dans la matinée du 12 mai :*

- l'hydroscale et l'aéroport ;
- l'usine élévatoire des eaux.

*Dans l'après-midi du 12 mai :*

- les champs d'épandage des eaux usées de Milan ;
- la bonification du bas Lodigiana.

(Matinée du 12 mai 1937)

#### Première visite. — Hydroscale de Milan

##### I. — Généralités.

L'hydroscale « Provincia di Milano » a été construit à l'Est de Milan, à 6 kilomètres environ.

L'on a d'abord eu en vue, nous a-t-on dit, la constitution d'un plan d'eau pour les hydravions civils et de tourisme. Actuellement les travaux, qui sont sur le point de se terminer, comprennent l'ensemble suivant :

- Un plan d'eau à peu près rectangulaire de 2.500 m. × 400 m. ;
- Un aérodrome ;
- Des hangars, un aérogare et divers bâtiments destinés à assurer le trafic par avions aussi bien que par hydravions.

Nous devons d'abord noter que si le plan d'eau nous a été montré avec beaucoup de détails et de complaisance, avec

promenade en vedette, et examen très complet du mode de revêtement des berges, en revanche la visite de l'aérogare a été menée avec une grande rapidité, et nous n'avons pu approcher du hangar. Il faut sans doute en accuser le programme très chargé de cette première matinée, mais également le fait que ces dernières installations ont un caractère militaire en même temps que civil. Les Ingénieurs italiens présents ne nous ont pas caché que dans ces conditions il était impossible de nous fournir le moindre plan détaillé, et il nous a même paru qu'ils ne tenaient guère à nous fournir beaucoup de précisions, même verbales, sur l'ensemble du projet.

##### II. — Implantation et principe d'exécution.

L'implantation du plan d'eau semble avoir été déterminée par la position assez rapprochée de Milan et par la nature du terrain à cet endroit. La constitution du plan d'eau comportait en effet (fig. 1) :

- le creusement d'un bassin de 2 km. 5 sur 500 m., d'une profondeur de 3 m. au moins (1) ;
- l'alimentation en eau de ce bassin.

Ces deux problèmes ont été résolus d'une façon très élégante grâce justement à la nature du terrain, constitué à cet endroit (comme presque partout dans la plaine du Pô) d'une couche superficielle assez importante de sables et graviers et galets mélangés, avec une nappe d'eau à 3 à 4 m. de profondeur.

L'État a donc acheté le terrain et confié à une grosse entreprise milanaise de fournitures de matériaux, le soin de retirer une épaisseur de 3 à 4 m. de ce gravier, en lui laissant la propriété des dits matériaux.

Depuis 1931, date du début des travaux, jusqu'en 1937, l'entreprise aura dragué 4 à 5 millions de mètres cubes, qu'elle transporte à Milan où elle les stocke et les vend comme matériaux de construction. Le prix de revient du dragage serait de 5 à 6 liras le mètre cube, et le prix de vente du mètre cube à Milan de 12 liras environ, ce qui, en tenant compte du transport, laisse encore à l'entreprise une marge de bénéfice.

De plus, en approfondissant à 6 m. le terrassement dans la partie Nord de l'hydroscale, on a obtenu un débit suffisant pour renouveler continuellement l'eau de l'hydroscale. Le surplus s'évacue par un déversoir situé au Sud (800 l./sec. en moyenne), où le plan d'eau est à 2,50 au-dessus du terrain naturel (fig. 2).

(1) Ce plan d'eau rectangulaire correspond aux vents du Nord ou du Sud, les plus fréquents, afin de constituer une ligne d'envol et d'amerrissage E.O., une extension est prévue de façon à former un T, dont la branche horizontale sera le plan d'eau actuel et la tige le nouveau plan d'eau de 300 × 1.500 m.

III. — *Travaux annexes.*

Les travaux complémentaires principaux qu'a entraînés la construction de l'hydroscale sont les suivants :

— Construction d'une route de ceinture et d'une route d'accès

— Revêtement des berges (voir détails § V).

— Construction de 12 km. de canaux :

1 canal de 4 km. pour amener l'eau du déversoir du plan d'eau jusqu'au fleuve;

8 km de canaux divers pour restituer aux propriétés voi-

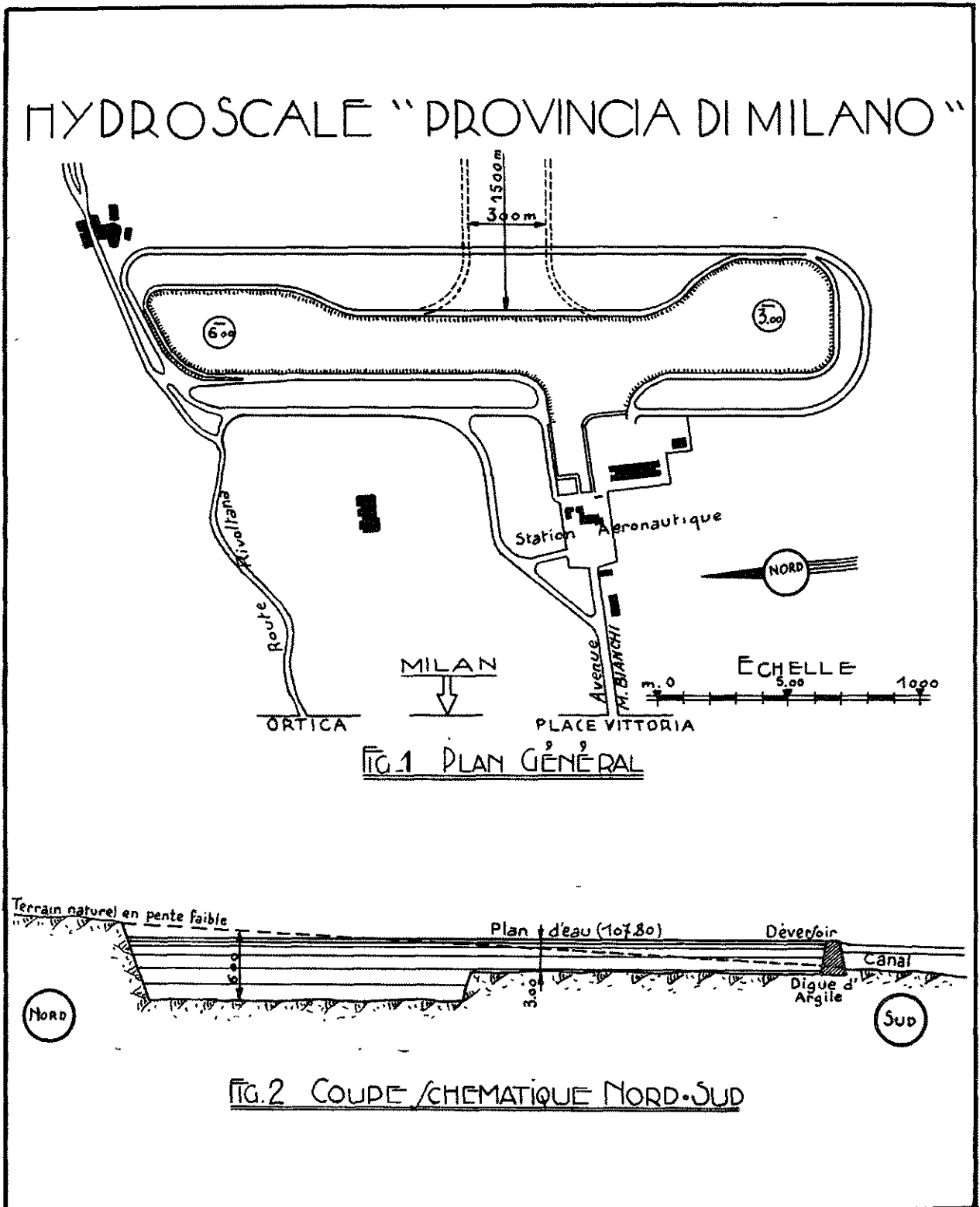


FIG. 3  
SCHEMA D'UNE DRAGUE EN ACTION.

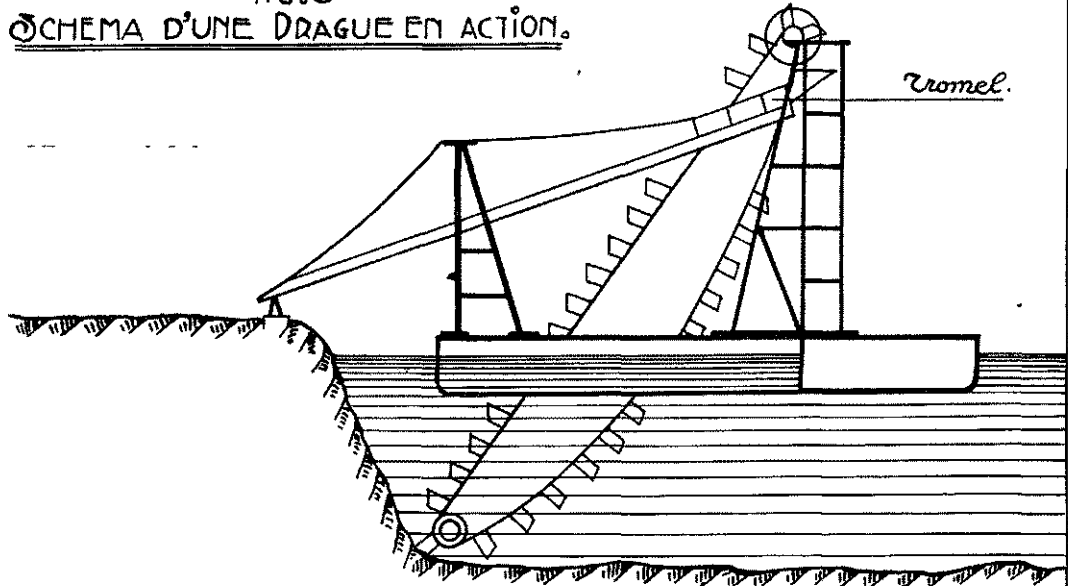
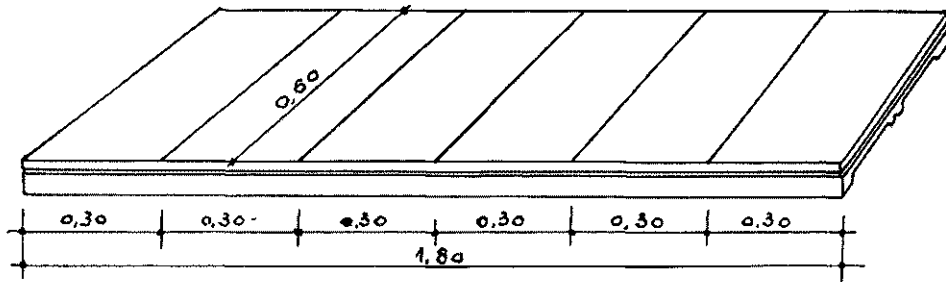


FIG. 4 DÉTAIL DE PLAQUE NERVÉE



PANNEAU DE 6 ÉLÉMENTS

DÉTAIL D'UN ÉLÉMENT

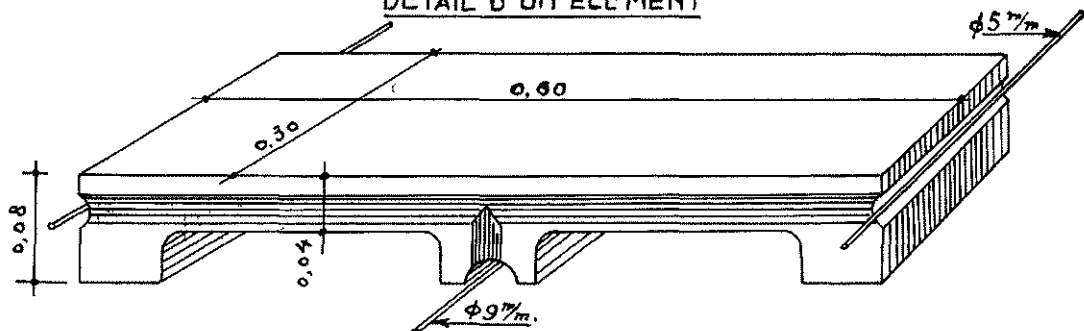
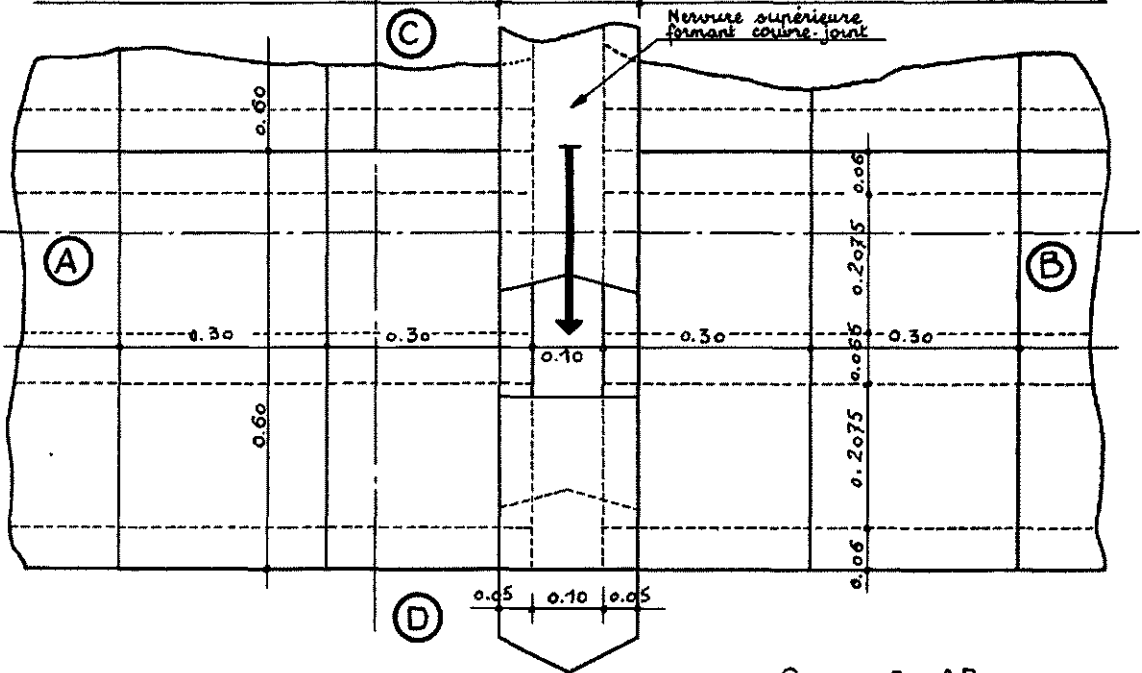
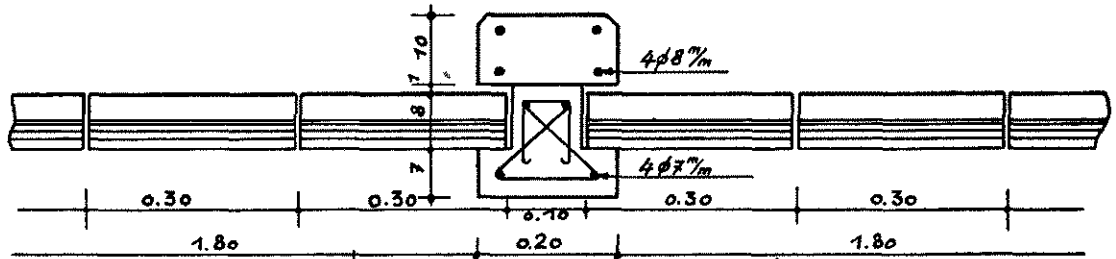
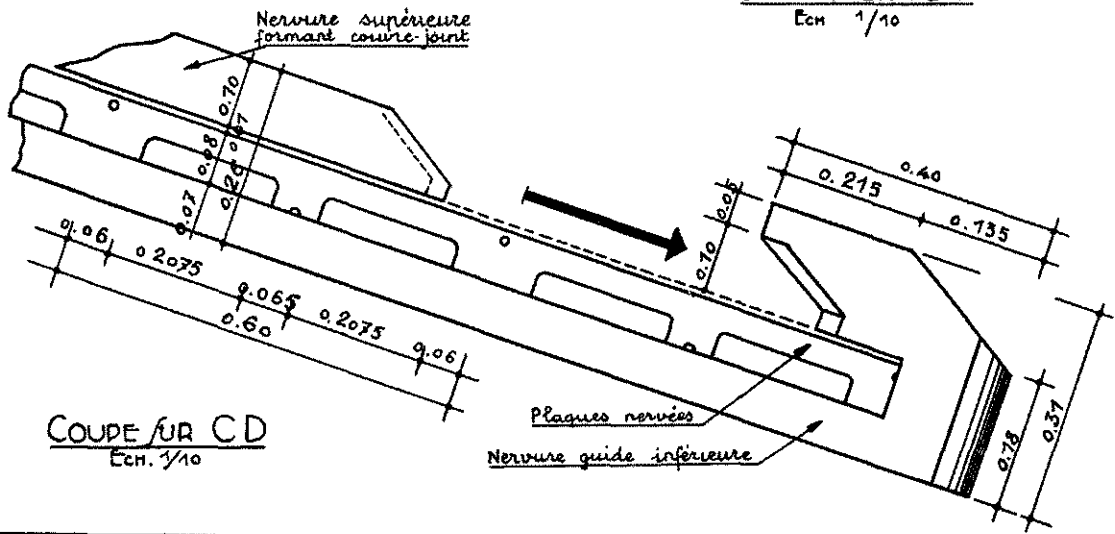


FIG.5 DÉTAIL D'ASSEMBLAGE DE PLAQUE SUR LE NERVURE



COUPE SUR AB  
ET VUE EN PLAN  
Ech. 1/10



COUPE SUR CD  
Ech. 1/10

Plaques nervées  
Nervure guide inférieure

sines l'eau que le creusement du bassin a empruntée à la nappe existante.

L'eau de remplacement est empruntée à un canal voisin existant depuis longtemps et amenée aux divers intéressés. La somme correspondant au fonctionnement de ce service (achat de l'eau, entretien, etc...) est de 100.000 livres par an.

#### IV. — *Dépense totale.*

Elle est de 25 millions de livres, comprenant :

— l'achat des terrains (2 livres 5 en moyenne le mètre carré);

— la construction des routes;

— le revêtement des berges — 6.000 m. à 150 livres environ le mètre linéaire;

— la construction de la digue au Sud, du déversoir, des canaux, etc...

Les travaux ont commencé en 1931 et seront terminés en 1937. Ce délai assez long a dû être en partie imposé par la nécessité de laisser à l'entreprise le temps d'écouler les matériaux provenant des dragages.

#### V. — *Examen détaillé de certains ouvrages.*

##### A. — *Matériel employé pour le déblai*

4 dragues, 8 excavateurs, 20 locomotives et leurs wagons.

Le terrassement a été commencé avec les excavateurs. Dès que les venues d'eau ont pu constituer le plan d'eau, on a mis en place les dragues. Chaque drague est constituée par un ponton plat équipé d'un château et d'une élinde avec chaîne à godets. Le tourteau supérieur est à une cote assez élevée pour que les matériaux dragués puissent sans reprise être déversés dans un tromel qui les classe et déverse à terre chaque catégorie à l'aide d'un long couloir. La drague est, en effet, placée contre le terrain restant sur lequel elle constitue les stocks de matériaux qui sont ensuite repris par wagons et camions (fig. 3).

##### B. — *Revêtement des berges*

Le revêtement des berges a été traité avec un soin tout spécial, car la nature du terrain aurait permis une désagrégation très rapide des talus sous l'effet du battillage. En effet, le clapot peut facilement se former sous l'effet du vent dans un bassin de cette dimension, mais surtout les Ingénieurs ont craint les vagues formées par les hydravions et par les motoscaphes très rapides auxquels le bassin doit également servir de champ d'entraînement et champ de course.

Il semble que ce soit surtout cette dernière considération qui ait imposé un mode de revêtement robuste et un peu spécial comportant des nervures en relief. On a, en effet, constaté que les motoscaphes créaient une onde d'assez forte amplitude, qui, si on la laisse se réfléchir sur une paroi plane, crée des phénomènes d'interférence tels que les motoscaphes ne peuvent absolument plus naviguer, surtout en grand nombre (pendant une course, par exemple).

Le revêtement adopté a donc pour but de briser les lames qui arrivent sur la berge. Il descend à 1 m. 50 environ au-dessous du niveau du plan d'eau, et dans sa partie noyée, il est constitué de la façon suivante :

— Le talus est d'abord réglé par un petit excavateur à la pente voulue, 3/1 environ.

— Le revêtement proprement dit est constitué par des dalles en béton constituées à partir d'éléments de base de 0,30×0,60 construits sur le chantier dans des moules spéciaux analogues à ceux utilisés pour la fabrication des agglomérés. Le mélange d'agréats (provenant toujours du dragage) et de ciment au dosage de 300 kgr. par mètre cube, est placé dans le moule et damé par un système de marteaux commandés par arbre à came. Immédiatement dé-moulé, l'élément nervure de 0,30×0,60 obtenu est stocké jusqu'à prise suffisante.

Un ouvrier réunit alors 6 éléments grâce à 3 fers de 5 et 9 mm. qui passent dans des rainures préparées à cet effet (fig. 4) et en coulant du mortier dans ces rainures.

Les plaques nervurées de 1,80×0,60 ainsi obtenues sont placées sur 2 nervures guides en béton espacées de 1,93 d'axe en axe et disposées préalablement suivant la ligne de pente du talus, jusqu'à 1 m. 50 sous l'eau. Une nervure formant couvre-joint est ensuite glissée sur les plaques au droit de la nervure inférieure dans l'extrémité inférieure de laquelle elle vient s'encastrier (fig. 5).

Au-dessus de l'eau et dans la partie horizontale formant chemin de ronde, le revêtement est formé de la juxtaposition d'éléments agglomérés ordinaires en forme de plaques.

Une petite murette soutient le talus au-dessus du chemin de ronde dans la partie nord où le terrain naturel se trouve à 2 ou 3 m. au-dessus du plan d'eau.

##### *Murs de quai et slip*

Vers le milieu du plan d'eau a été ménagé un petit port pour vedettes, avec murs de quai fondés à (—3,00). Les vedettes peuvent ainsi accoster à proximité de l'aérogare.

Dans l'axe du hangar sera implanté un slip pour mise à l'eau d'hydravions. Sa construction était très avancée. Elle était opérée à sec dans une cavité creusée à part et séparée provisoirement du plan d'eau par un batardeau qui était naturellement formé par le terrain existant à cet endroit. Le slip nous a paru constitué d'un simple revêtement du talus préalablement réglé, à l'aide de dalles carrées en béton fortement armé et de 2 murs de soutènement. Le slip est muni de 2 rails.

Le déjeageage *relativement faible* (1 m. 60) permis par les dimensions du slip, impose pour la mise à l'eau des hydravions des chariots de très faible hauteur, et en tous les cas plus bas que les chariots standards employés dans la marine française.

##### *Aérogare*

Comme nous l'avons indiqué au début, nous n'avons pu visiter, et très sommairement, que l'aérogare en construction. C'est un bâtiment à deux étages avec de nombreuses terrasses, constitué par une ossature en béton armé et remplissage soit en briques, soit pour le rez-de-chaussée en pavés de verre liés par un mortier au plâtre. Rien de très intéressant par ailleurs.

Il comprendra les services administratifs et militaires de l'aérogare. Le rez-de-chaussée semble destiné à une salle de réception. Le 2<sup>e</sup> étage est occupé par un certain nombre de chambres. Il semble que l'aérogare comprendra un hôtel et un restaurant.

Une rampe permettra d'amener les autos venant du champ d'atterrissage sur la grande terrasse du 1<sup>er</sup> étage. Elles en repartiront vers Milan par une 2<sup>e</sup> rampe.

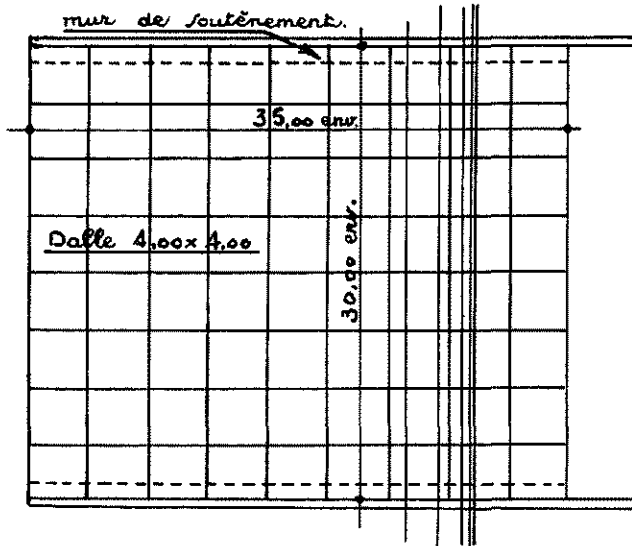
Le hangar en construction que nous n'avons vu qu'à

200 mètres était au stade de montage. Sur un ensemble de culées en maçonnerie, ensemble assez important et qui comprend vraisemblablement des ateliers, magasins, bureaux divers, étaient montés 2 arcs métalliques dont la portée nous a paru de 80 mètres *au moins*. Nous n'avons pu obtenir aucun autre renseignement, ni sur le mode de couverture,

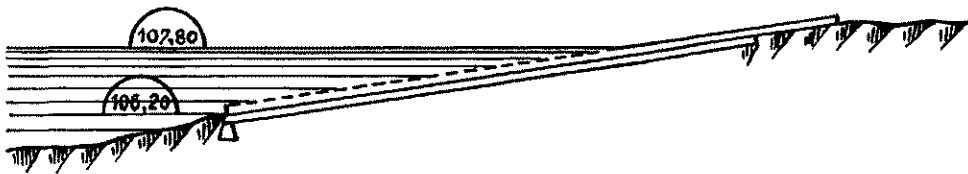
ni sur les portes. Il nous paraît tout au moins intéressant de noter les points suivants :

- Construction mixte : appuis latéraux en maçonnerie sur béton et couverture métallique à très forte portée.
- Grande largeur et faible profondeur.
- Ouverture sur deux faces très probablement, d'autant

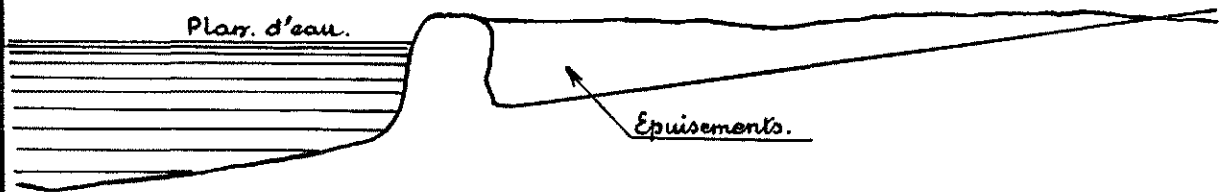
FIG. 6 SLIP.  
VUE EN PLAN



COUPE LONGITUDINALE



SCHEMA DU BATARDEAU



plus vraisemblable que le hangar doit pouvoir abriter les hydravions venant à lui de l'Est et les avions venant de l'Ouest.

Ces caractéristiques répondent bien à notre avis à la meilleure utilisation d'un hangar pour avions et le but est atteint de façon sans doute moins originale mais plus simple que par les procédés actuellement employés en France.

(Matinée du 12 mai 1937)

### Deuxième visite. — Usine élévatoire des eaux, en cours de construction

Cette usine est une des trente « centrales de pompage » qui assurent l'adduction d'eau de Milan.

#### Principe de l'adduction d'eau.

Les besoins actuels en eau de Milan sont d'environ 500.000 mètres cubes par jour, soit 6.000 l./sec. Etant donné la nature du sous-sol constitué de couches de sable et graviers très perméables, et la quantité de pluie assez forte reçue dans cette région, le problème a été résolu par pompage direct dans la nappe existant à 1 m. 50 environ sous le sol naturel. A cet effet, il a été installé dans la ville même et à son voisinage immédiat, 23 centrales principales et 6 auxiliaires.

Les premières de ces centrales datent de 1889.

De 1889 à 1929, à part quelques améliorations de détail, le principe de ces centrales est resté le même.

Depuis 1929, pour des raisons que nous allons exposer, les nouvelles centrales construites sont basées sur un principe assez différent et qui ménage mieux l'avenir.

A titre d'information et la visite faite sur place ayant été assez sommaire, nous croyons utile de donner quelques précisions sur :

- Les centrales de l'ancien type (1);
- Les inconvénients et défauts qu'elles présentent;
- Les centrales du nouveau type (comme celle visitée).

#### I. — Centrales de l'ancien type

La figure 1 montre le schéma employé, qui a été, par exemple, celui des 5 centrales construites en 1925, 1926, 1927.

Chacune comprenait :

— Plusieurs puits tubés (24 environ), de diamètre intérieur de 180 mm. et descendus à une profondeur variant de 60 à 125 mètres.

— 4 collecteurs d'aspiration en fonte (200 à 350 mm. de diamètre intérieur).

— Une chambre d'air réalisant un vide assez poussé (par une pompe à piston mue électriquement) grâce auquel l'eau est aspirée dans la chambre formant réservoir.

— Deux pompes centrifuges à axe vertical mues par 2 moteurs électriques directement accouplés pompent l'eau dans le réservoir précédent et la refoulent directement dans le réseau (chaque pompe a un débit de 200 l./sec. et une puissance de refoulement de 52 m.).

#### II. — Défauts de ce type d'installation

Il existe environ 20 centrales de ce type, puisque la première a été construite en 1889 et les dernières en 1929.

Entre ces deux dates, les seules améliorations importantes ont été les suivantes :

Les puits en acier ont remplacé les puits en fonte, les pompes centrifuges à axe vertical ont remplacé les pompes à piston, et les moteurs électriques ont remplacé les moteurs thermiques. Mais le principe est resté exactement le même.

Or, on s'est aperçu dès la période d'avant-guerre que ce schéma présentait deux inconvénients graves :

a) Le sable est aspiré avec l'eau et se répand dans le réseau de distribution.

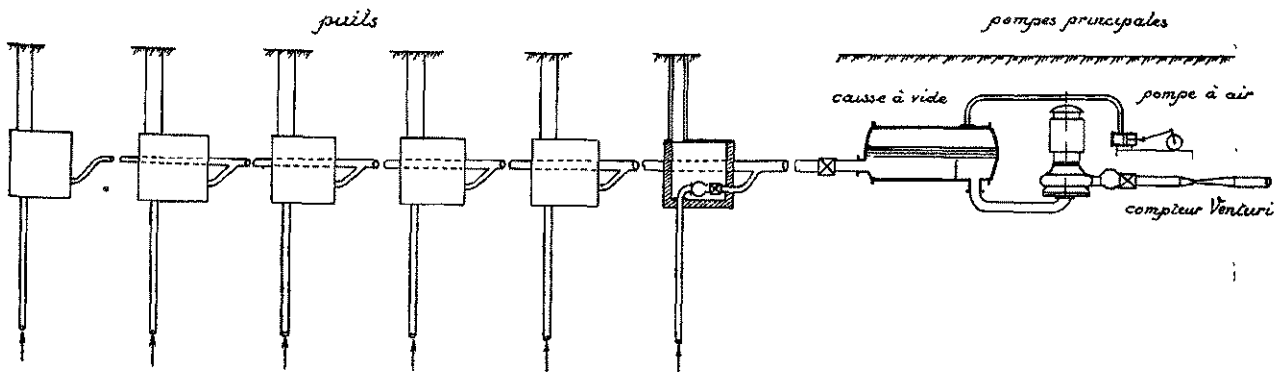
b) Les puits ainsi constitués ne peuvent assurer qu'un débit limité, irrégulier et en décroissance continue.

#### a) Inconvénients du sable

Nous n'insistons pas sur ce point dont on imagine de suite tous les effets : dépôts dans les conduites, obstructions, coincement des vannes, eaux troubles, dégâts causés aux compteurs. Le remède consiste à opérer des lavages périodiques des conduites, ce qui entraîne l'interruption du service, des gaspillages d'eau et de fortes dépenses.

Les divers filtres qu'on a placés dans les puits ne peuvent complètement arrêter le sable. Ce premier défaut de-

FIG. 1



(1) J'ai pu obtenir les renseignements suivants grâce à l'obligeance de M. l'ingénieur Berte, avec qui je suis resté en correspondance et qui a bien voulu m'adresser, malheureusement avec quelque retard, le texte d'une Conférence faite en 1933 à ce sujet. Je tiens le texte entier de cette Conférence à la disposition des Camarades que ce sujet intéresserait.

va donc conduire à intercaler avant la pompe principale une chambre de décantation.

#### b) Irrégularité du débit des puits

Ce second défaut est moins évident. Il ne s'agit pas, en

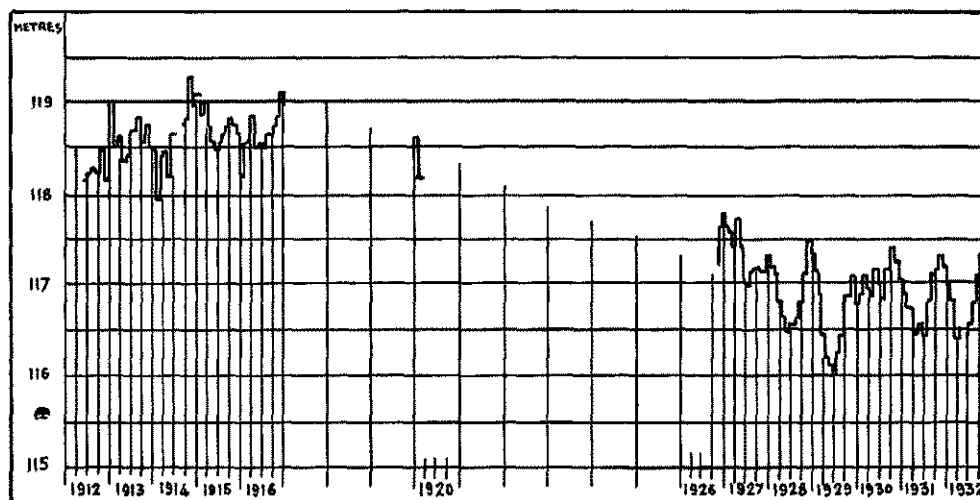
effet, uniquement du phénomène de l'abaissement autour d'un puits donné du niveau de la nappe aquifère, mais d'un abaissement général et continu dans le temps de cette nappe dans toute la région de Milan.

Tout d'abord les puits pour ne pas « se voler l'eau »,

absolument d'envisager une centrale de grand débit, puisqu'à partir d'une certaine longueur d'aspiration, le débit du puits deviendra très faible. Et surtout les variations du niveau de la nappe deviennent très gênantes.

Or, la nappe au repos subit des variations de 1 m. 50

FIG. 2



VARIATION DE NIVEAU D'EAU AU REPOS DANS UN PUITTS DU RESEAU D'ADDOUCTION D'EAU DE MILAN

doivent être assez éloignés les uns des autres. Il s'ensuit que, pour une centrale comprenant 4 collecteurs aspirant dans 6 puits chacun, le 6<sup>e</sup> puits est à environ 500 mètres de la chambre à vide. Par suite, pour un vide donné, le puits le plus voisin est sollicité beaucoup plus que les plus éloignés; il a donc un débit bien plus élevé. Ceci empêche

entre le printemps et l'automne. C'est donc justement au début de l'été, où le besoin d'eau devient considérable, que le débit des centrales est le plus faible.

Enfin, ce qui est beaucoup plus grave, les Ingénieurs ont constaté, en faisant des mesures de la nappe au repos (12 h. après l'arrêt des centrales), que depuis 1912 le niveau de la

FIG. 3

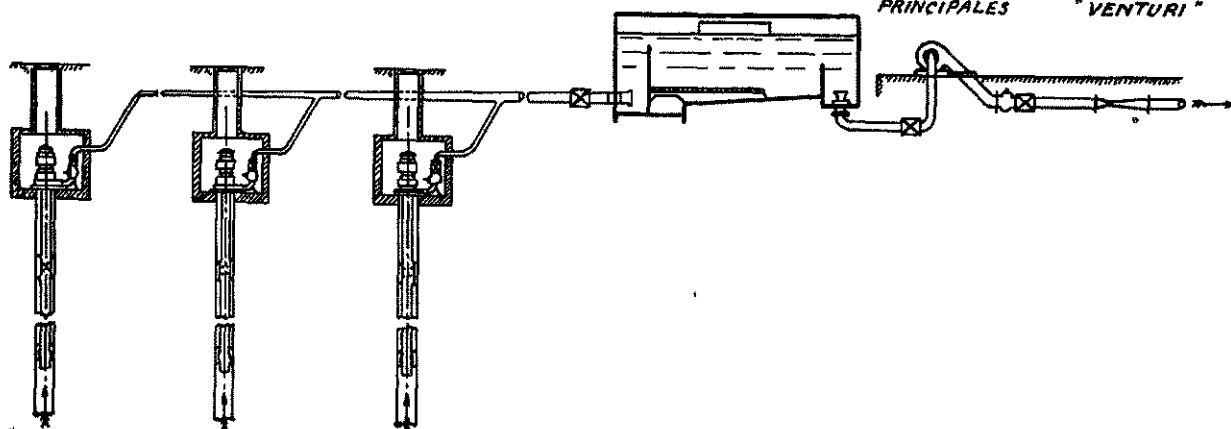
SCHEMA HYDRAULIQUE DES CENTRALES DU NOUVEAU TYPE

PUITS AVEC POMPES HELICOIDALES

CHAMBRE DE DECANTATION

POMPES PRINCIPALES

COMPTEURS "VENTURI"





nappe avait baissé de *pres de 2 m* (fig 2) Naturellement le débit des centrales a diminué très nettement et diminuerait progressivement si l'abaissement de la nappe continuait (1).

### III — Centrales du nouveau type

Les deux défauts que nous venons d'exposer ont donc été supprimés par l'adoption d'un principe nouveau

- Double pompage,
- Et decantation intermédiaire.

Le schéma est alors le suivant

(1) Cet abaissement, d'après les ingénieurs italiens ne tiendrait pas tant au pompage toujours croissant réalisé pour l'adduction d'eau de Milan, qu'à la diminution des infiltrations à la suite des travaux de construction et de voirie qui, en imperméabilisant chaque année de nouvelles surfaces du sol, détournent directement dans le réseau d'égouts une partie toujours plus forte des précipitations atmosphériques

1° Puits tubes, moins nombreux, mais de plus grand diamètre,

2° Dans chaque puits est logée une pompe qui envoie l'eau dans la centrale,

3° Dans la centrale, l'eau est dirigée dans une chambre de decantation d'où partent les pompes principales qui distribuent l'eau dans le réseau

Le nouveau schéma hydraulique est sommairement représenté dans le dessin N° 3 dans lequel sont portés:

— Un des collecteurs commandant 3 puits chacun (au lieu de 6)

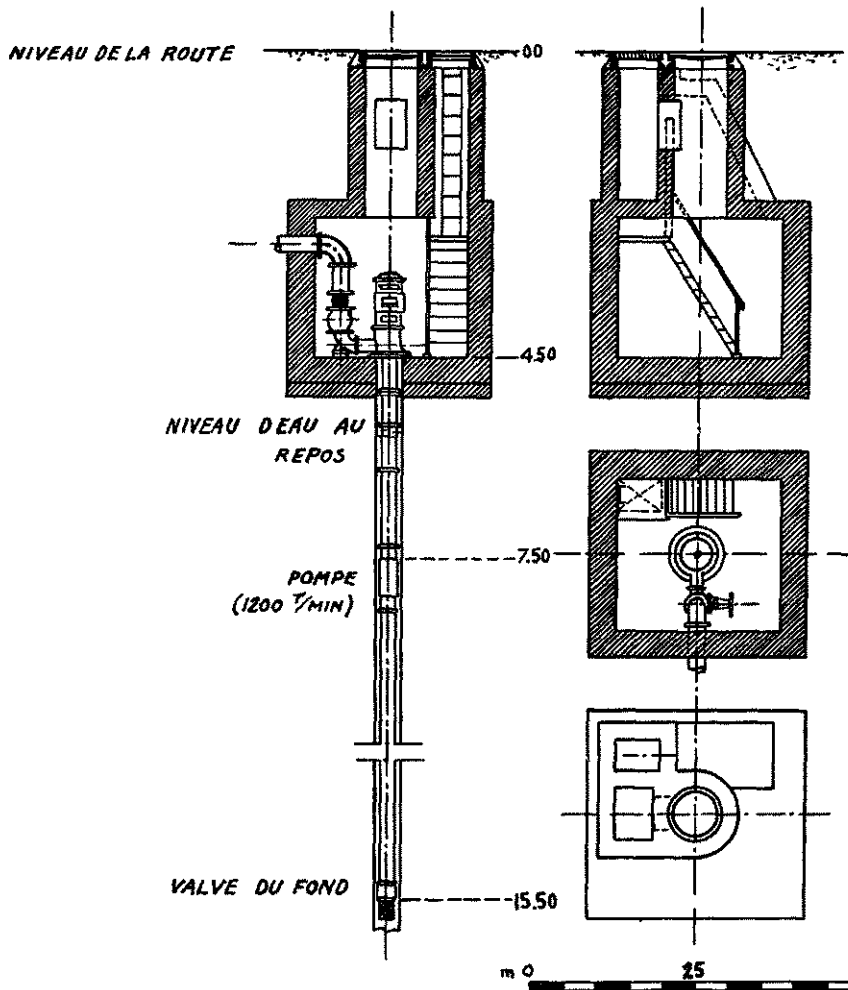
— Les pompes noyées dans les dits puits

— La chambre de decantation,

— La conduite de distribution avec compteur type Venturi

Les deux premières stations de pompage de nouveau type furent construites en 1929, rue Espinasse (Musocco) et rue

FIG. 4 - PLAN ET COUPE D'UN PUIIS.



Asciano Sforza (Porta Ticinese) avec des débits respectifs de 400 litres-seconde et 200 litres-seconde.

En 1930, trois autres centrales de nouveau type furent construites, rue Poggi (Citti degli Studi), rue Marini (Camboldita), rue Rosalba Carciara (Baggio), aux débits respectifs de 400 litres-seconde, 200 litres-seconde.

#### *Description de la centrale en construction.*

Cette centrale est dans la banlieue de Milan. Elle est du type nouveau et comprend : 5 collecteurs recevant chacun l'eau de 3 puits.

La centrale proprement dite abritant la chambre de décantation et la chambre des pompes.

#### a) Puits

Après d'un puits en cours de forage, nous avons vu une coupe du terrain, constituée par les carottes placées à la suite les unes des autres sur une gouttière horizontale. Les divers sondages et forages tubés ainsi exécutés font ressortir dans toute cette région un terrain assez uniforme constitué d'un mélange perméable de sable, graviers et galets. De temps en temps on rencontre une lentille d'argile de 3 à 4 mètres d'épaisseur. Ces lentilles ne forment pas en réalité de couche continue emprisonnant l'eau dans les couches inférieures, mais on constate qu'il existe en quelque sorte plusieurs nappes d'eau à des niveaux différents.

En certains endroits, des couches de poudingue très dur ont dû être traversées; elles sont heureusement en général de très faible épaisseur (0 m. 20).

Le puits est constitué par un premier tube guide foncé jusqu'à (—40) environ, de diamètre 352-368 mm.

A l'intérieur de ce tube de protection, on vient foncer la colonne filtrante formée de tubes en tôle d'acier 300/305, et comprenant des éléments pleins et des éléments troués, correspondant respectivement aux couches d'argile et aux couches sableuses utilisables. Ces tubes descendent jusqu'à (—80) environ. Les parties perforées sont protégées par des filets cylindriques en bronze phosphoreux, dont les mailles sont adaptées à la grosseur du sable de la couche traversée.

#### b) Electro-pompes placées dans les puits

Le puits se termine par une chambre bétonnée accessible, dans laquelle est placé le moteur électrique, accouplé directement sur la pompe noyée (fig. 4). Les pompes ont été améliorées à plusieurs reprises depuis 1929. Elles comprenaient, à l'origine, une pompe à hélice noyée, qui alimentait une pompe centrifuge placée au-dessus dans l'avant-puits (rendement total 70 %). Depuis 1932, les pompes sont uniquement hélicoïdales et noyées à la cote (—8). Ce système a, en effet, un excellent rendement (80 %), pourvu que la pompe travaille au débit normal et sans que les vannes situées après elle soient étranglées. Nous verrons plus loin que le système de régulation automatique, qui est employé, permet de les faire toujours fonctionner dans ces conditions de rendement maximum.

La conduite d'aspiration de 150 mm., longue de 9 m., a une valve de fond et une crépine. Sur la conduite de refoulement de 150 mm. également, sont placées une valve de retenue et une vanne.

La pompe donne, à 1.200 tours/minute, un débit de 40 litres, avec 18 mètres de hauteur de refoulement.

Le moteur électrique est un moteur triphasé, 500 V., de 13 à 17 H.P., mis en marche par un rhéostat centrifuge.

#### c) Collecteur des puits

Chaque groupe de 3 puits refoule dans une conduite en fonte de 200-250-300 mm. (pour un débit de 40-60-120 l.).

En régime normal, le collecteur assure un débit de 60 à 90 l./sec.

#### *Bâtiment principal de l'usine élévatoire (fig. 5)*

Dans ce bâtiment sont réunis :

- La chambre de décantation;
- L'usine élévatoire : salle des pompes, salle des moteurs, salle des transformateurs, logements et salles annexes.

#### d) Chambre de décantation

C'est une grande cuve parallélépipédique, en béton armé de 8 m. sur 15 environ et pouvant contenir 4 m. d'eau; ces dimensions permettent le dépôt total du sable (3 à 5 m. suffiraient) et donnent une réserve de 500 m<sup>3</sup>.

Elle est divisée en trois compartiments : entrée, décantation, sortie.

Pour éviter que le sable déposé puisse être entraîné par les tourbillons, on a disposé des grilles inclinées dans le compartiment de décantation.

Dans les centrales de 1929, on avait prévu de régler le niveau dans la chambre, par des valves à papillon, placées sur les conduites d'arrivées et commandées par flotteurs. Ce fonctionnement n'a pas été satisfaisant et surtout les étranglements ainsi causés amenaient une diminution de rendement considérable. On a donc installé ensuite un appareil automatique, qui commande les moteurs électriques de toutes les pompes.

A chaque moteur d'un puits donné correspond un siphon, dont une branche plonge dans la vasque.

Quand l'eau atteint un niveau donné, le siphon s'amorce et sa branche extérieure remplit un petit seau normalement équilibré par un contrepois. L'équilibre est rompu, le seau descend et ouvre le circuit du moteur correspondant.

Les siphons sont échelonnés tous les 30 cm. si bien que si le niveau continue à monter après l'arrêt de la 1<sup>re</sup> pompe, la 2<sup>e</sup> est arrêtée, puis la 3<sup>e</sup>, etc...

#### e) Salle des pompes et des moteurs

*Pompes.* — Dans la centrale visitée, il était prévu 4 pompes centrifuges à axe horizontal entraînées par des moteurs directement accouplés. Dans la centrale de Gorla, il n'y a que 3 pompes qui donnent 1.200 tours/minute, un débit de 200 litres avec une puissance de 50 m.

Elles refoulent dans une canalisation de 600 mm. qui peut donc débiter 600 l./sec.

*Moteurs électriques.* — Chaque pompe est entraînée par un moteur 500 V. de 200 H.P. environ, par l'intermédiaire d'un joint élastique.

L'ensemble des moteurs électriques est alimenté par du courant triphasé à 8.600 V. qui est transformé dans la centrale en 500 V. par 3 transformateurs de 280 Kw.-A.

Le courant est distribué par deux Sociétés, la Société A.E.M. (pour 70 %) et la Société Edison (pour 30 %).

En plus, comme réserve exceptionnelle, on a installé des groupes Diesel, permettant de fournir une puissance égale au 1/8 de la puissance totale nécessaire. Les pannes de courant sont donc encore très gênantes pour la distribution d'eau, et malgré l'amélioration des Sociétés de distribution d'électricité et surtout de l'A.E.M., la situation n'est pas encore parfaite (1). Il suffirait évidemment d'installer quel-

(1) A ce point de vue également, le nouveau type de centrale apporte une notable amélioration. En effet, au retour du courant, après une interruption, il fallait avec l'ancien type, un certain temps pour que la pompe à vide ait déterminé l'aspiration suffisante à l'arrivée de l'eau dans la caisse à air. Avec le nouveau type, dès le retour du courant, les pompes des puits se mettent automatiquement en marche.

ques réservoirs surélevés et nous pensons que les Ingénieurs qui ont depuis longtemps envisagé cette solution arriveront bientôt à la faire adopter.

*Entretien, surveillance, dépenses d'installation.*

La tendance actuelle est visiblement de diminuer les frais de surveillance, en rendant le fonctionnement presque entièrement automatique.

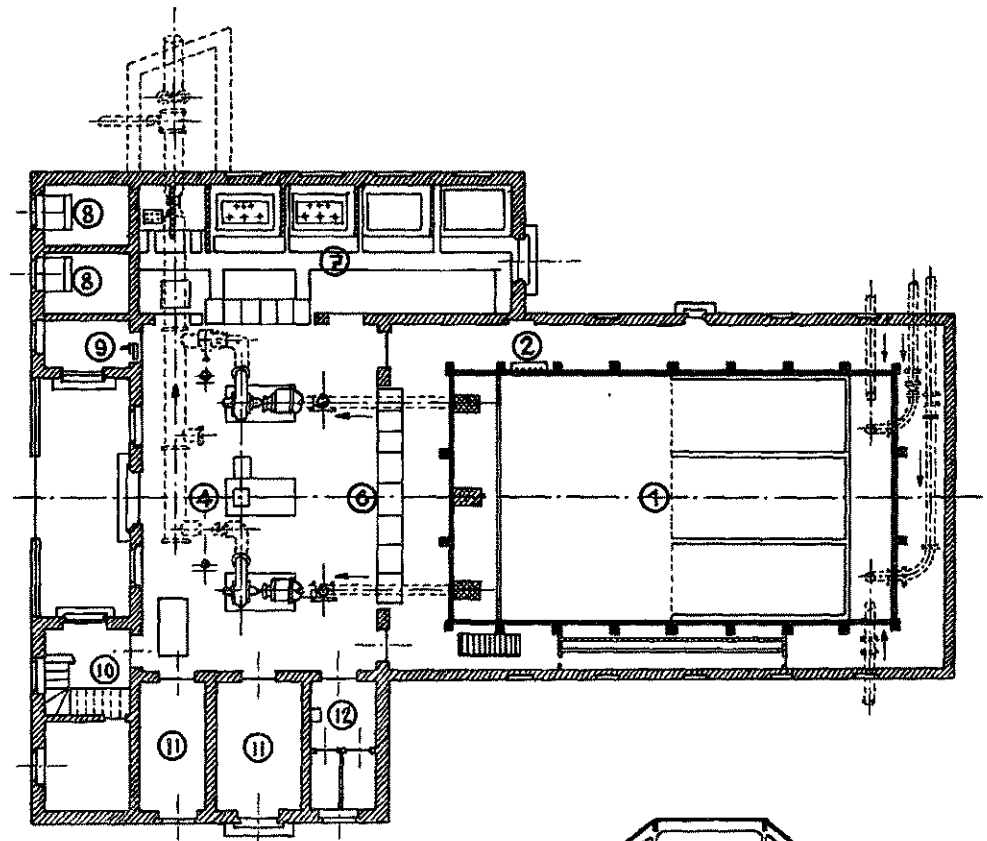
Une centrale neuve comprend simplement un mécanicien-gardienn qui est logé et trois aides.

Le coût d'installation d'une centrale comme celle de Gorla (débit normal de 600 l./sec.) est de 1.250.000 liras.

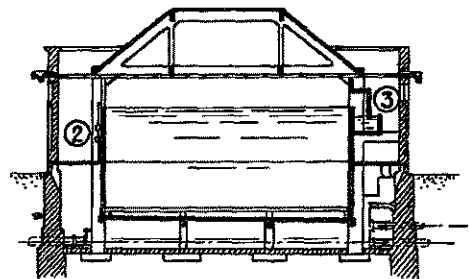
*Conclusion.*

Il nous a paru intéressant d'exposer un peu longuement les renseignements que nous avons pu obtenir sur cette ques-

FIG. 5 - CENTRALE DE POMPAGE



- |                                |                           |
|--------------------------------|---------------------------|
| ① BASSIN DE DECANTATION        | ⑦ LOCAL DE TRANSFORMATION |
| ② ENREGISTREUR DE NIVEAU       | ⑧ ENTRÉE DES COURANTS     |
| ③ TROP-PLEIN (EVACUATION)      | ⑨ ENREGISTREUR "VENTURI"  |
| ④ LOCAL DES POMPES PRINCIPALES | ⑩ LOGEMENT DU GARDIEN     |
| ⑤ CADRES DES TRANSFORMATEURS   | ⑪ BUREAUX ET VESTIAIRES   |
| ⑥ CADRES DES MOTEURS           | ⑫ LAVABOS ET W.C.         |



tion de l'alimentation en eau de Milan, à cause de certains des caractères très particuliers de cet ouvrage.

Nous pensons que ces améliorations obtenues depuis 1930 et les procédés employés, intéresseront ceux des camarades qui avaient regretté comme nous-mêmes le caractère vraiment sommaire des renseignements qui nous avaient été fournis sur place.

(Après-midi du 12 mai 1937)

### Troisième visite. — Champs d'épandage des eaux usées

#### I. — Aperçu rapide sur le réseau d'égouts.

Le réseau d'égouts de Milan est du système unitaire.

Malgré les faibles pentes de la ville (les cotes sont + 125 au Nord, 100 au Sud et de l'Ouest à l'Est une chute de 10 m. environ), le réseau composé de canalisations de diamètres suffisants écoule convenablement les pluies les plus abondantes (100 m<sup>3</sup>/sec.) et assure sans obstruction l'évacuation rapide des eaux usées en période sèche (6 mètres cubes/sec.) (1).

Le développement de ce réseau date de 1890 environ, époque à laquelle les eaux usées étaient encore écoulées dans les « trous noirs » existant dans les rues ou versées dans des canaux découverts traversant la ville.

Dans la suite, les eaux usées furent déversées à la Roggia Vettabia, canal important du Bas-Milanais.

Actuellement le schéma de l'évacuation est le suivant :

- Tubes de grés 0,25 à 0,40 (décharge des immeubles), pente 5 ‰.
- Canaux ovoïdes (1,20 × 0,40) à (1,80 × 0,50), pente 1 à 2 ‰.
- Collecteurs, 0,5 à 0,7 ‰.
- Emissaires découverts.

Les émissaires, qui se jettent dans la Roggia Vettabia, sont au nombre de trois, correspondant chacun à 1/3 de la ville (le Gontilino, le Vigentino, le Norelo).

Les eaux usées, mélangées aux eaux de pluie, sont ainsi amenées par la Roggia Vettabia sur les terrains d'épandage (2).

#### II. — Champs d'épandage.

La ville de Milan distribue le mélange des eaux pluviales et usées à un Consortium qui comprend tous les riverains du canal Vettabia. Il existe ainsi 12.000 hectares de champs d'épandage où l'eau peut être amenée par de simples jeux de vannes au moyen de canaux alimentant des drains. Ces drains sont constitués d'une simple saignée de profondeur décroissante (de 0 m. 30 à 0).

Les eaux déposent l'engrais en surface du sol et pénètrent dans le terrain, composé comme partout, autour de Milan, de couches sableuses mélangées de graviers.

(1) Cette quantité d'eau correspond effectivement à la distribution d'eau urbaine (500.000 m<sup>3</sup> par jour).

(Prix de l'eau : 0 lire 20 à 0,35 le m<sup>3</sup>).

(2) En temps de fortes pluies, les eaux peuvent être envoyées directement par de grands canaux dans le fleuve Lambro, but final de toutes les eaux du territoire de Milan.

On obtient donc en même temps que la fertilisation du terrain l'épuration des eaux. Les cultures sont surtout des cultures maraîchères.

(Après-midi du 12 mai 1937)

### Quatrième visite. — Travaux de bonification du bas Lodigiana

Définition de la « bonification intégrale ».

Avant de procéder au compte rendu technique de cette visite, il nous paraît utile de dire quelques mots des principes de la « bonification intégrale », dont nous verrons plus tard un autre exemple, le plus connu d'ailleurs, celui des marais Pontins. Il faut, en effet, pour comprendre toute l'importance qu'attribue l'Italie fasciste à ces travaux, savoir dans quel esprit effectivement assez nouveau le régime a repris l'œuvre générale d'assainissement, d'amélioration et d'irrigation des terres.

Evidemment, l'idée n'était pas neuve et depuis le xvi<sup>e</sup> siècle, les marais Pontins, par exemple, avaient fait l'objet d'importants travaux partiels dont les résultats avaient d'ailleurs été très intéressants, mais avaient peu à peu disparu faute d'entretien.

On avait surtout considéré le problème comme limité à l'assainissement des terres par drainage des eaux stagnantes de façon à réaliser en même temps l'amélioration de la culture et l'amélioration de l'hygiène en éliminant la malaria. Mais en dehors d'une intervention timide de l'État pour certains travaux d'intérêt général, l'entreprise était encore entièrement confiée à certaines sociétés qui n'y envisageaient qu'un simple placement, ou à la propriété privée dont l'activité n'était contrôlée ou dirigée par aucun organisme d'intérêt général.

Le mérite véritable du fascisme fut de créer une *politique de la bonification* dont le but fut défini par la formule de Mussolini : « Racheter la terre, et avec la terre, les hommes, et avec les hommes, la race. »

C'est-à-dire qu'aux buts de caractère hygiénique jusqu'ici surtout envisagés, on a réuni les buts de caractère économique et social. Dans un pays pauvre et de population croissante comme l'Italie, il fallait ramener à la terre le plus grand nombre possible des habitants, qui de plus en plus, tendaient à s'agglomérer dans les villes. Il fallait surtout arriver à employer en tant que *colons* les ouvriers agricoles qui jusqu'ici étaient en presque totalité des ouvriers journaliers, normalement fixés dans les agglomérations et errants sans demeure fixe, proie toute désignée pour le chômage et toutes les agitations.

Ce but une fois clairement compris et assigné, il fallait encore trouver les moyens de l'atteindre. On voit pourquoi a été nommée « loi fondamentale du Régime », la loi Mussolini du 24 décembre 1928, qui a créé un plan financier et qui a permis à l'État d'imposer une unité d'action et une participation financière à toutes les activités publiques et privées.

Cette loi permet, pour un territoire donné, de grouper tous les travaux : assainissement proprement dit, améliora-

tion des bassins hydrologiques, amélioration des terres de l'amont, amélioration des cours d'eau, irrigation, etc., la seule distinction restant la suivante : travaux qui dépassent les intérêts et forces des individus et qui sont exécutés par l'Etat, et travaux concernant les fonds particuliers, qui sont de la compétence des propriétaires. Pour la première catégorie, ces travaux sont faits aux frais de l'Etat jusqu'à un pourcentage variant de 92 % à 75 % selon les régions. Les autres sont rendus *obligatoires* pour les propriétaires, mais l'Etat fournit un subside variant de 30 à 45 et 75 %.

La loi de 1928 avait autorisé l'exécution de 7 milliards de travaux. La dépense en fin 1935 était de plus de 5 milliards et demi.

Dans les régions bonifiées, les résultats cherchés ont été en grande partie atteints : augmentation de la main-d'œuvre par hectare, diminution du travail à la journée par fixation des colons, diminution de la malaria. Nous verrons en particulier à propos des marais Pontins quelques-uns des résultats obtenus qui font vraiment honneur à la volonté et à l'autorité du régime.

*Visites des travaux et bonification du bas-Lodigiana.*

I. — *Trajet de Milan à Lodigiana*

Le « Bas-Lodigiana » se trouve en bordure du Pô, entre les deux confluent du Lombro et de l'Adda, c'est-à-

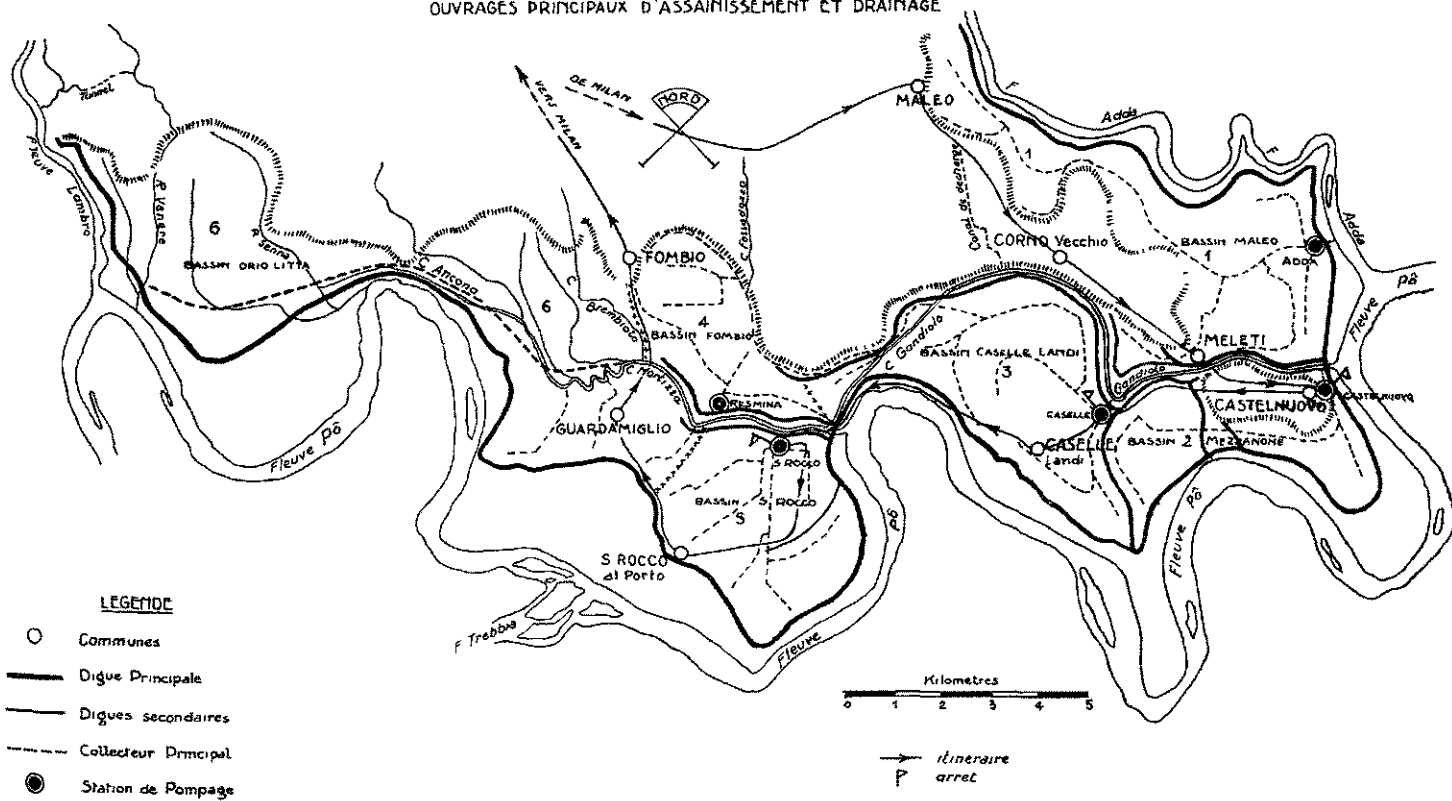
dire à une quarantaine de kilomètres au sud de Milan. On nous y amène dans deux autocars par une route très bonne, mais assez étroite.

En arrivant dans la zone « bonifiée », la route devient extrêmement étroite, et elle se trouve établie la plupart du temps en remblai, si bien que tout croisement avec une des charrettes des paysans qu'on rencontrait assez fréquemment devenait un exercice assez délicat. Avant d'arriver dans la zone basse, nous traversons plusieurs villages : Codogna, Maleo, Como Vecchio, qui nous paraissent très propres et dont les maisons sont probablement neuves en grande partie. Nous sommes surtout frappés, au cours de cette vision très rapide, par le fait qu'il n'y a guère une seule de ces maisons qui n'arbore fièrement en lettres noires une des phrases lapidaires du régime fasciste : « Credere — Combattere — Obedire ». « Saluez tous la longue attente du peuple italien qui, au bout de quinze siècles, retrouve enfin son Empire. — MUSSOLINI. »

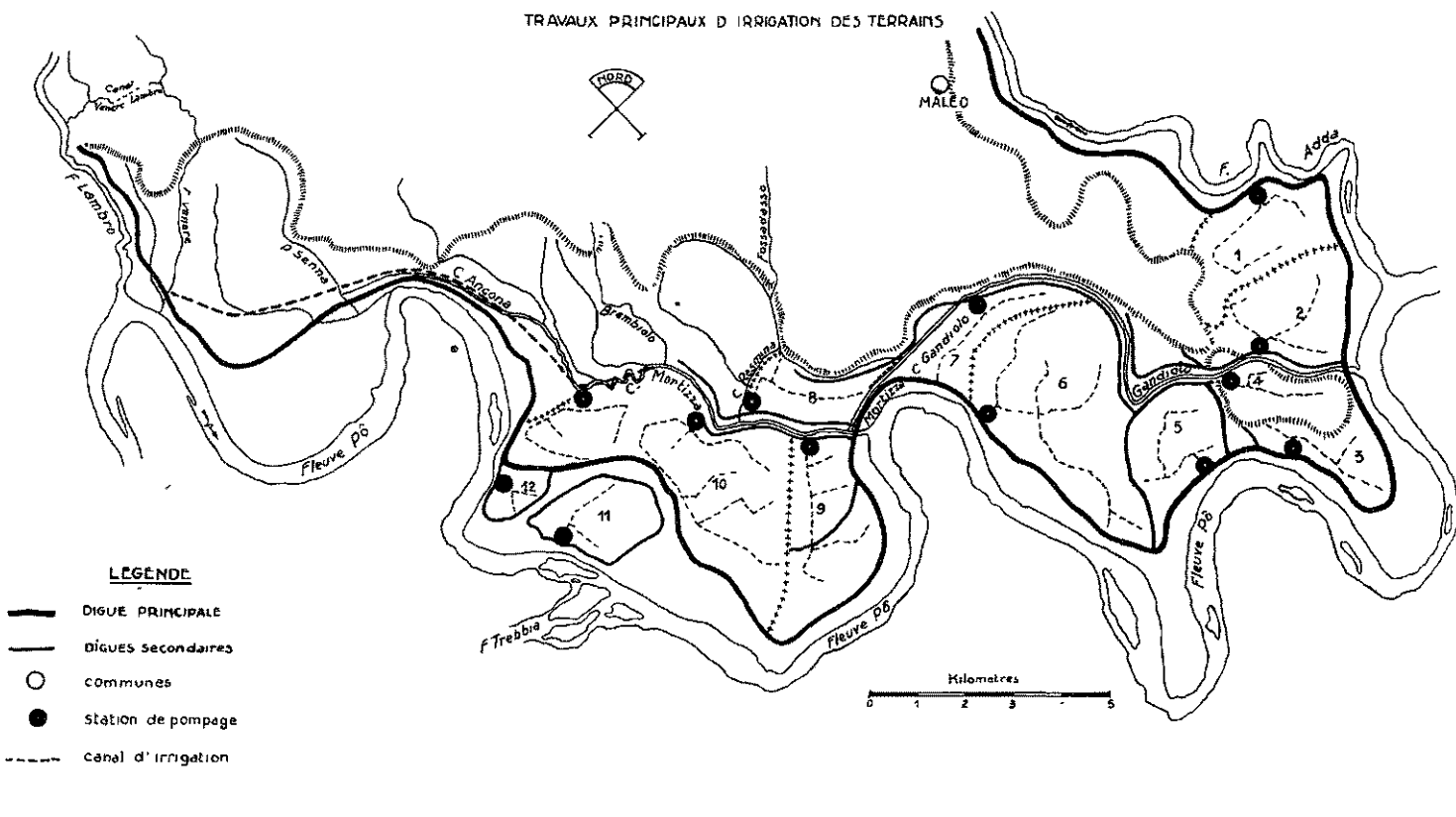
Dans tous les villages, surtout les neufs, dans les marais Pontins par exemple, nous retrouverons l'affichage de toutes ces maximes dont certaines sont d'ailleurs très belles. Et malgré une certaine prévention, et le sentiment d'une exagération qui nous choque tout d'abord, nous devons reconnaître que cela vaut bien : « Dubo, Dubon, Dubonnet ».

Nous arrivons maintenant dans la zone bonifiée qui s'étend le long du Pô et que nous allons remonter de l'aval à l'amont. On nous fait arrêter d'abord à la première station

BONIFICATION DU BAS LODIGIANA  
OUVRAGES PRINCIPAUX D'ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE



BONIFICATION DU BAS LODIGIANA  
TRAVAUX PRINCIPAUX D'IRRIGATION DES TERRAINS



de pompage rencontrée où l'on nous donne les explications suivantes.

II. — *Principe des travaux* (Voir carte jointe)

Le Bas-Lodigiana est formé par la vallée du Pô, s'étendant entre les méandres de ce fleuve et une plaine nettement plus élevée située au nord. Cette plaine, formée d'alluvions quaternaires, présente une pente générale Nord-Sud de 2/1.000. La vallée qu'elle domine est formée d'alluvions très récents et elle est à peu près plane. Si l'on ajoute que les crues du Pô atteignent 6 à 7 mètres on comprend quelle était la situation naturelle du Bas-Lodigiana. Entre les pluies écoulées du Nord vers le Sud par la plaine située au Nord, pluies qui ne s'écoulaient déjà que très lentement et très mal en période de basses eaux, et le débordement du Pô au Sud, cette vallée était perpétuellement inondée.

Bien avant les travaux actuels, on avait protégé la vallée en construisant une digue principale de 6 à 7 mètres de hauteur, le long du Pô et le long du cours inférieur de ses deux affluents, l'Adda et le Lambro. Mais si cette digue empêchait les crues du Pô d'inonder la vallée, en revanche elle empêchait l'eau de pluie de retourner au Pô; on avait donc établi un certain nombre de canaux latéraux qui traversaient la digue longitudinale et qui pouvaient en temps de crue être isolée au moyen de vanes. Les deux principaux étaient le canal Mortizza (pour la région centrale) et

le canal Gandiolo pour la région Est.

Ces travaux étant insuffisants, l'œuvre de bonification fut reprise suivant les principes nouveaux du gouvernement fasciste par l'entremise du Génie civil de Milan, et par création d'un « Consortium de la bonification du Bas-Lodigiana ».

En exécution des principes que nous avons exposés plus haut, on a réalisé la bonification intégrale comprenant :

- a) La bonification par assainissement et drainage;
- b) L'irrigation des mêmes terres pour les améliorer en saison sèche

III. — *Schéma de la réalisation*

a) *Bonification.* — Le Génie civil de Milan a exécuté les travaux d'intérêt général qui forment en somme l'épine dorsale du système :

- Renforcement des digues principales bordant le Lambro, le Pô et l'Adda;
- La dérivation de certaines parties des eaux des zones supérieures, afin d'éviter leur écoulement dans la plaine inférieure :
- Dans la région Ouest, amenée des eaux dans le Lambro, grâce à un canal de plusieurs kilomètres comportant en particulier un tunnel de 800 mètres.

— Dans la région Est, construction d'un canal de décharge amenant dans le Gandiolo les eaux de la région de Naleo.

— La construction ou la modernisation des collecteurs généraux de l'Est à l'Ouest : Canal Gandiolo. Liaison du canal Mortizza au canal Gandiolo. Canal Mortizza et canal Ancona (nouveau).

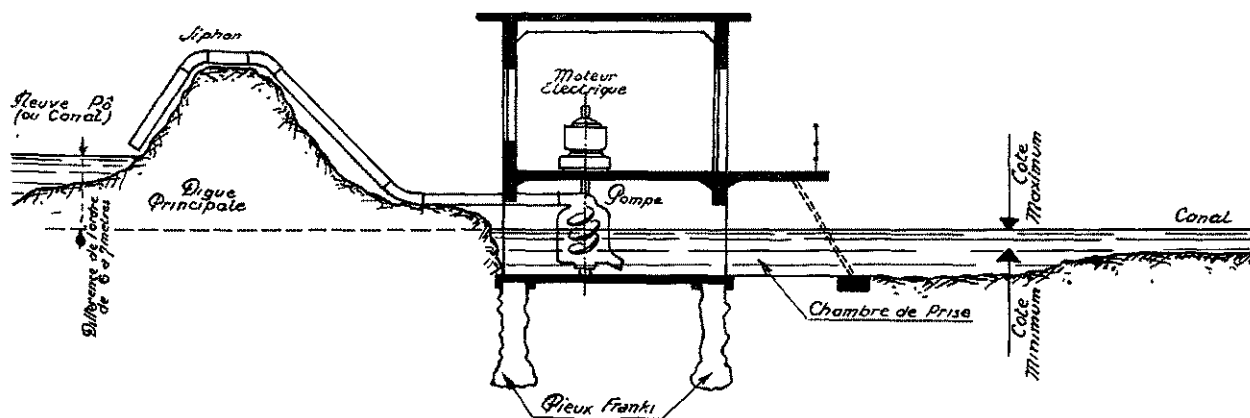
Le « Consortium » a ensuite exécuté les travaux sui-

vants : La plaine a été partagée en 6 bassins. Chaque bassin est limité par un élément de la digue principale et par une digue secondaire. A l'intérieur sont creusés des canaux de drainage qui aboutissent à une station de pompage. Cette station, qui a été implantée à toucher le canal d'écoulement général (ou le Pô pour la station la plus en aval) remonte dans ce canal l'eau amenée par les drains. On trouve ainsi en partant de l'Ouest :

Bassin	Superficie (Ha.)	Eau d'inondation à écouler		Station de pompage		
		à écoulement naturel m <sup>3</sup> /sec.	avec pompage m <sup>3</sup> /sec.	Nom	Hauteur maxima de pompage	Puissance installée HP.
6. Orio Litta .....	3.500	écoulement naturel (travaux à la charge de l'Etat)				
5. S. Rocco al Porto..	1.800		4,6	S. Rocco	1,20/2,95	180
4. Fombio-S. Fiorano..	950		1,8	Rosmina	1,50	70
3. Casello Landi.....	1.800		6,0	Casello Landi	3,80	370
2. Mossanone.....	900		3,6	Castelnuovo	5,20	370
1. Malco.....	2.000		7,5	Adda	4,80/5,70	570

Le bassin 6, Orio Litta, écoule par gravité ses eaux dans le canal général Ancona qui, nous le rappelons, est de création récente et vers sa partie aval double, en le rectifiant, l'ancien canal Mortizza. Les deux stations des bassins 5 et 4 remontent dans ce canal Mortizza les eaux reçues de leur bassin. La station 3 les remonte dans le canal Gandiolo. Enfin, les stations 2 et 1 remontent l'eau reçue respectivement dans le Pô et dans l'Adda. Le canal général Ancona-Mortizza-Gandiolo aboutit directement au Pô à côté de la

pendant la saison sèche. Le schéma est analogue à celui exposé ci-dessus ; mais les ouvrages nécessaires : canaux d'irrigation et stations de pompage, sont entièrement distincts de ceux nécessaires à la bonification. La vallée a été partagée en 12 zones. Chacune est munie d'une station de pompage (de 30 à 200 HP.) qui puise l'eau soit dans le Pô ou l'Adda, soit dans le collecteur général, et l'envoie dans un réseau de canaux d'irrigation qui la distribuent dans la zone correspondante. 8 de ces stations étaient terminées et



station Castelnuovo. En temps de basses eaux du Pô, il peut écouler directement dans le Pô les eaux qu'il a reçues des bassins 6, 5, 4, 3. En temps de crue, la station Castelnuovo relève ses eaux pour les envoyer dans le Pô.

b) *Ouvrages principaux d'irrigation.* — La « bonification intégrale » comprend en plus de l'assainissement des terres, leur amélioration pour la culture intensive ; en particulier après avoir éliminé comme nous venons de le voir les eaux en surplus de la période des pluies, il faut irriguer

4 en cours d'exécution. La partie de chaque zone *effectivement* irriguée varie de la moitié aux 2/3 de la superficie totale. La quantité d'eau distribuée est de 2 à 4 l./sec. par hectares, et la hauteur de « soulèvement » varie de 4 à 11 m.

#### IV. — Examen sommaire des installations

En dehors des explications d'ensemble qui nous ont été fournies sur le principe de l'œuvre, les seuls ouvrages à

montrer étaient évidemment les stations de pompage ou « Idrovoro ». On nous les a donc montrées avec beaucoup de détails et on nous en a même montré trois. Il suffira d'en décrire rapidement une.

Le canal formé par la réunion des différents canaux de drainage aboutit à une chambre de prise d'eau avec grille, analogue aux prises d'eau des usines hydro-électriques. Sur cette chambre de prise d'eau est construit le bâtiment qui abrite 2 ou 3 pompes hélicoidales à axe vertical, mues chacune par un moteur électrique. L'eau est refoulée par une ou plusieurs conduites qui passent au-dessus de la digue principale.

Nous rappelons que les puissances installées vont de 100 à 600 HP. On a fait simplement varier le nombre des pompes et des moteurs dont il n'existe que deux types différents. Le bâtiment contient, outre la salle des machines, une salle des transformateurs et quelques salles pouvant servir de magasin ou de logement. La construction est remarquablement finie, presque luxueuse. Le bâtiment est à ossature béton armé fondé sur pieux Franki. (Les fondations ont été en certains endroits fort délicates, ainsi que la réalisation de l'étanchéité des sous-sols.) Les revêtements des sols et des murs, ainsi que les menuiseries métalliques et les enduits

des façades sont exécutés en matériaux de prix et en teintes très agréables. L'ensemble donne l'impression d'un ouvrage soigné et traité sans souci du prix de revient, il est en tous cas bien réussi.

Les canaux eux-mêmes nous ont paru sans intérêt spécial. Il y a à certains endroits des croisements assez complexes des canaux d'utilisations différentes, et des passages assez fréquents de routes. Les ponts sont en général assez vieux et aucun n'a besoin de présenter des dimensions intéressantes.

Nous n'avons fait qu'entrevoir les stations de pompage pour l'irrigation. Il nous a semblé qu'elles étaient d'abord moins importantes, mais surtout beaucoup plus modestes que les stations de bonification.

#### V. — *Dépenses correspondantes à l'ouvrage.*

Les dépenses relatives aux travaux ont été supportées 80 % par l'Etat, 20 % par la Propriété foncière. L'exploitation est supportée par le Consortium.

Le seul chiffre que nous ayons pu connaître est le prix de revient des stations de pompage, qui serait de 1 million 700.000 livres.

(A suivre.)





## COMMUNICATIONS DIVERSES

### CENTRE D'ÉTUDES SUPÉRIEURES

Adresser toute la correspondance au Secrétariat général : 103, rue du Cherche-Midi, Paris-6<sup>e</sup>

#### Préparation de la Conférence du 6 avril 1938

La séance du 6 avril, qui sera présidée par M. Martinet, Ingénieur en chef à la S.N.C.F., Professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, aura pour objet l'étude du *coefficient de sécurité* dans les constructions.

M. Chaulet n'a pas l'intention d'exposer un point de vue personnel sur cette question; en effet, il a eu l'occasion de constater, et il se propose de montrer que les idées concernant le coefficient de sécurité sont extrêmement variées et souvent même contradictoires. L'idée même du coefficient de sécurité, sa définition, donnent lieu à des divergences telles qu'il existe des cas où un ouvrage offre plus ou moins de sécurité que d'autres ouvrages, suivant la définition choisie, cette définition étant la même pour les deux ouvrages.

Par conséquent, nous avons pensé que la séance serait plus profitable si elle servait à confronter des opinions différentes, de cette confrontation pouvant peut-être se dégager

une théorie générale dont les règlements pourraient s'inspirer.

C'est pourquoi nous vous demandons, en vue de préparer utilement cette discussion, de nous envoyer si possible avant le 1<sup>er</sup> mars le résultat de vos propres réflexions sur ce sujet, en lui donnant simplement la forme d'une définition aussi concise que possible du coefficient de sécurité.

#### Modifications au programme du centre d'études supérieures (session 1937-1938)

Le 16 mars 1938, aura lieu une Conférence sur les « Chantiers de Cardinal », par M. Paul Tournon, Architecte en chef des Bâtiments civils et Palais Nationaux, S.C.-S.A.D.G.

Le 27 avril 1938, aura lieu une Conférence sur les « Divers types de circulation des eaux souterraines et des sources qui en dérivent », par M. Léon Bertrand, Professeur à la Sorbonne et à l'École Centrale des Arts et Manufactures.



## TEXTES RÉGLEMENTAIRES

### pouvant intéresser les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

#### Extraits de la Loi portant fixation du budget général de l'exercice 1938

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ART. 71. — La liquidation et le service des pensions allouées en application de la loi du 14 avril 1924 sur le régime général des pensions civiles à des fonctionnaires ou agents d'office ou établissements de l'État dotés de l'autonomie financière sont effectués par l'État.

Les offices et établissements autonomes sont astreints en contrepartie à verser annuellement au Trésor public :

1<sup>o</sup> Le montant de la retenue effectuée sur le traitement de l'agent en exécution de l'article 3 de la loi du 14 avril 1924;

2<sup>o</sup> Une contribution aux charges résultant pour l'État de la constitution de la pension dont le taux est fixé forfaitairement à 12 % du montant des émoluments soumis à retenues

ART. 73. — Pour l'application de l'article 23 de la loi du 14 avril 1924 aux veuves des fonctionnaires retraités, en vertu de la loi du 18 août 1936 concernant les mises à la

retraite par ancienneté, le mariage antérieur à la cessation de l'activité sera réputé avoir été contracté deux ans avant cette cessation dès lors que cette condition d'antériorité se serait trouvée remplie à la date à laquelle le fonctionnaire aurait atteint la limite d'âge fixée par la législation en vigueur avant l'intervention de ladite loi du 18 août 1936.

ART. 74. — Les titulaires et ayants cause des pensions accordés en vertu de l'article 19 de la loi du 14 avril 1924 bénéficient, pendant toute la durée d'application de la loi du 29 mars 1936, des dispositions de ladite loi portant relèvement des maxima de pension.

ART. 75. — Le décret par lequel un fonctionnaire sera remplacé dans son poste et appelé à d'autres fonctions devra mentionner, à peine de nullité, les nouvelles fonctions conférées.

ART. 78. — L'article 3 du décret du 8 août 1935, limitant les pouvoirs des collectivités locales en matière de dépenses de personnel est abrogé en ce qui concerne la fixation des émoluments des agents dont le traitement dépasse 15.000 fr.

La rémunération allouée par une collectivité locale à l'un de ses agents ne pourra, en aucun cas, dépasser celle que l'État attribue à ses fonctionnaires remplissant une fonction équivalente.

ART. 93. — Par dérogation au dernier paragraphe de l'article 109 de la loi de finances du 31 mars 1932, les ressources provenant des journées de prestation ou de la taxe vicinale pourront être utilisées indistinctement pour l'entretien de la voirie urbaine et des chemins ruraux non reconnus, lorsqu'il aura été satisfait, préalablement, aux besoins de la vicinalité ordinaire et des chemins ruraux reconnus.

ART. 107. — Les quatre premiers paragraphes de l'article 32 de la loi du 30 décembre 1913 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les services antérieurs accomplis pour le compte des départements ou des communes par les fonctionnaires de l'Etat, affiliés à la loi du 14 avril 1924 sont admis, pour la constitution du droit à la pension, mais les services valables au titre du régime des retraites, institué par la loi du 14 avril 1924, sont seuls rémunérés dans les pensions accordées aux intéressés ou à leurs ayants cause en vertu dudit régime.

« Les services rendus aux départements ou aux communes seront rémunérés par ces collectivités ou leurs caisses de retraites.

» Les services rendus à l'Etat concourront avec les services locaux pour la constitution du droit à pension.

« Les pensions, bonifications, allocations ou indemnités quelconques, attribuées par les collectivités intéressées ou leurs caisses de retraites, seront déterminées d'après les règles propres du régime local et calculées proportionnellement à la durée des services rendus à ces collectivités.

« Les administrations locales des départements et des communes devront prévoir des mesures analogues, en vue de régler les droits à la retraite des agents affiliés à la loi du 14 avril 1924, passant du service de l'Etat dans les cadres locaux.

« Les services rendus à l'Etat seront rémunérés par une pension concédée au titre de la loi du 14 avril 1924, compte tenu pour l'établissement du droit à cette pension des services accomplis dans les cadres locaux.

« Est interdit le cumul de tous avantages ou indemnités faisant double emploi et susceptibles d'être attribués à la fois au titre de la loi du 14 avril 1924 et du régime local de retraites. »

ART. 146. — Les suppressions d'emplois ci-dessous seront réalisées dans le personnel du service du contrôle des chemins de fer d'intérêt général, qui sera dénommé « Contrôle des chemins de fer et des transports », savoir.

1 directeur de contrôle;

65 inspecteurs et inspecteurs-adjoints du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer, dont 15 par voie d'extinction progressive;

21 adjoints techniques des ponts et chaussées et des mines.

Sont autorisées les créations d'emplois ci-après dans le personnel du contrôle des chemins de fer et des transports et à l'administration centrale des travaux publics (direction générale des chemins de fer et des transports) :

1 commissaire en chef au contrôle ou

1 contrôleur général de l'exploitation commerciale des chemins de fer;

2 commissaires au contrôle, ou inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer, ou fonctionnaires appartenant à un corps de contrôle financier de l'Etat;

1 sous-directeur à l'administration centrale;

4 rédacteurs;

4 commis d'ordre, et de comptabilité.

Un règlement d'administration publique fixera la nouvelle organisation du service du contrôle des chemins de fer et des transports, compte tenu des suppressions ou créations d'emplois prévues ci-dessus, ainsi que des conditions dans lesquelles cette organisation entrera en vigueur.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 31 décembre 1937.

ALBERT LEBRUN

Par le Président de la République :

Le ministre des Finances,

GEORGES BONNET.

### **Majoration de l'indemnité spéciale de séjour en France prévue par l'article 92 du décret du 2 mars 1910, portant règlement sur la solde et les accessoires de solde du personnel colonial**

Le Président de la République française,

Vu le décret du 2 mars 1910, portant règlement sur la solde et les accessoires de solde du personnel colonial, et notamment l'article 92 sur l'indemnité spéciale de séjour en France;

Vu la loi du 26 mars 1937, tendant à améliorer la situation des personnels de l'Etat, et notamment l'article 3, majorant de 10 % l'indemnité de résidence pour le personnel de l'Etat dont le traitement annuel est inférieur à 30.000 fr.;

Vu le décret du 10 avril 1937, portant relèvement des taux de l'indemnité de résidence;

Vu le décret du 12 mai 1937, majorant de 10 % le taux global de l'indemnité spéciale de séjour en France tel qu'il résulte de l'article 92 du décret du 2 mars 1910 et du décret du 29 août 1926;

Vu la loi du 4 décembre 1937;

Vu le décret du 11 décembre 1937, modifiant les taux de l'indemnité de résidence,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Le premier paragraphe de l'article 92 du décret du 2 mars 1910, portant règlement sur le solde et les accessoires de solde du personnel colonial, est modifié ainsi qu'il suit :

« Les fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux entretenus sur les budgets généraux, locaux ou spéciaux des colonies et pays de protectorat, qui se trouvent en France dans une position de service ou de congé rétribué ont droit à une indemnité spéciale de séjour, fixée uniformément au chiffre de 2.700 fr. par an, non réductible en cas de congé à demi-solde, calculée à partir du jour du débarquement et payée, à terme échu, en même temps que le traitement. »

ART. 2. — Sont abrogés les décrets des 29 août 1926 et 12 mai 1937, majorant le taux de cette indemnité prévu par le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 92 du décret du 2 mars 1910.

ART. 3. — Le ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 décembre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :  
*Le ministre des Colonies,*  
MARIUS MOUTET.

**Majoration de l'indemnité spéciale temporaire des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux qui se trouvent en France dans une position de service ou de congé rétribué**

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Colonies,  
Vu le sénatus-consulte du 3 mai 1854;  
Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies;  
Vu le décret du 2 mars 1910, portant règlement sur la solde et les accessoires de solde du personnel colonial et les textes qui l'ont modifié;  
Vu la loi du 26 mars 1937, tendant à améliorer la situation des personnels de l'Etat;  
Vu le décret du 10 avril 1937, tendant à améliorer la situation des personnels de l'Etat, et notamment l'article 2, attribuant à ces personnels une indemnité spéciale temporaire;  
Vu le décret du 26 octobre 1937, instituant une indemnité spéciale temporaire en faveur du personnel colonial en service dans la métropole et dont le traitement net annuel est inférieur à 30.000 fr.;

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Sont abrogées les dispositions du décret susvisé du 26 octobre 1937.

ART. 2. — A compter du 1<sup>er</sup> octobre 1937, les nouveaux taux et les nouvelles conditions d'attribution de l'indemnité spéciale temporaire allouée aux fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux qui se trouvent dans la métropole dans une position de service ou de congé rétribué, sont

fixés conformément aux indications portées au tableau ci-après :

Agents dont la rétribution brute annuelle est inférieure à 9.000 fr. .... 2.100 fr.

Agents dont le montant de la rémunération est compris entre une somme brute de 9.000 fr. et une somme nette de 12.000 fr. .... 2.400

Agents dont le traitement net est compris entre :

12.001 et 13.000 fr. ....	2.232 fr.
13.001 et 14.000 fr. ....	2.220
14.001 et 15.000 fr. ....	2.208
15.001 et 16.000 fr. ....	1.992
16.001 et 17.000 fr. ....	1.968
17.001 et 18.000 fr. ....	1.932
18.001 et 19.000 fr. ....	1.908
19.001 et 20.000 fr. ....	1.884
20.001 et 21.000 fr. ....	1.584
21.001 et 22.000 fr. ....	1.536
22.001 et 23.000 fr. ....	1.300
23.001 et 24.000 fr. ....	1.364
24.001 et 25.000 fr. ....	1.416
25.001 et 26.000 fr. ....	1.380
26.001 et 27.000 fr. ....	1.344
27.001 et 28.000 fr. ....	1.296
28.001 et 29.000 fr. ....	1.260
29.001 et 30.000 fr. ....	1.224

Agents dont la rémunération nette annuelle est supérieure à 30.000 fr. .... 1.000

ART. 3. — Le taux de cette indemnité suit le sort de la rémunération principale.

Le traitement brut à considérer ne comprend pas l'indemnité spéciale de séjour en France ni l'indemnité de résidence dans Paris.

Dans chacune des tranches ci-dessus, la nouvelle rémunération nette, augmentée de l'indemnité spéciale temporaire, sera toujours au moins égale à la rémunération nette maxima de la tranche inférieure augmentée de l'indemnité précitée.

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

Fait à Paris, le 25 décembre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :  
*Le ministre des Colonies,*  
MARIUS MOUTET.

# Modifications dans l'organisation, les fonctions et la composition des Commissions, Comités, Administrations et Offices

## Commission chargée de l'étude des questions concernant l'hygiène dans les mines

Par arrêté du 27 décembre 1937, M. Bès de Berc, vice-président du Conseil général des mines, a été nommé, pour l'année 1938, président de la commission spéciale chargée de l'étude des questions concernant l'hygiène dans les mines.

Est attaché à ladite commission, pour l'année 1938 :

En qualité de secrétaire adjoint (avec voix consultative), M. *Armanet*, ingénieur ordinaire des mines.

## Conseil supérieur de l'Electricité

Par arrêté ministériel du 25 décembre 1937 ont été désignés pour remplir, pendant l'année 1938, les fonctions ci-après aux sections spéciales du Conseil supérieur de l'électricité :

### 1° Section spéciale de la production et du transport

Président : M. Riboulet, conseiller d'Etat.

Président suppléant : M. de Kerwiler, inspecteur général des ponts et chaussées.

### 2° Section spéciale des distributions

Président : M. *Suquet*, inspecteur général des ponts et chaussées.

Président suppléant : M. de Kerwiler, inspecteur général des ponts et chaussées.

### 3° Section spéciale financière

Président : M. Vel-Durand, conseiller d'Etat.

Président suppléant : M. *Suquet*, inspecteur général des ponts et chaussées.

Aux termes du même arrêté, les présidents de section ont été désignés pour suppléer, pendant l'année 1938, le président du Conseil supérieur de l'électricité, en cas d'empêchement de ce dernier de présider le Conseil supérieur de la délégation permanente.

## Organisation du conseil supérieur de la vicinalité

### RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 28 décembre 1937.

Monsieur le Président,

Un décret en date du 9 juillet 1879 a institué, au ministère de l'Intérieur, un comité consultatif de la vicinalité,

ayant pour mission de donner son avis sur les questions concernant le service vicinal qui lui sont soumises par le ministre.

La création de cet organisme répondait alors à la nécessité de renforcer le contrôle des travaux de voirie vicinale exécutés par les collectivités locales avec le concours financier de l'Etat.

L'année suivante, la loi du 12 mars 1880 organisait sur de nouvelles bases, qui allaient donner aux travaux vicinaux un essor nouveau, le concours financier de l'Etat à l'achèvement du réseau. Depuis cette époque, la participation de l'Etat aux travaux locaux de vicinalité n'a cessé de s'accroître : l'article 37 de la loi du 31 décembre 1928, puis l'article 157 de la loi du 31 mars 1932 ont successivement étendu cette participation à la réfection et à l'entretien des chaussées soumises à une circulation particulièrement intense, puis à la construction de chemins de désenclavement de chefs-lieux de communes et hameaux. De plus, chaque année, en principe, un crédit spécial est ouvert au budget de l'Etat pour favoriser le classement dans la grande vicinalité de chemins de petite vicinalité utilisés pour un trafic général.

Le comité consultatif de la vicinalité, à qui incombe l'examen technique de tous les projets subventionnés par l'Etat, accomplit, avec un dévouement auquel il convient de rendre hommage, une tâche de plus en plus lourde. C'est ainsi qu'en 1937 il a été appelé à étudier et vérifier plus de 2.000 dossiers.

A côté de ces questions techniques, et le plus souvent intimement liées à elles, se posent, de plus en plus nombreuses, des questions administratives et contentieuses qui rendent nécessaire une collaboration plus étroite du technicien et de l'administrateur.

Le réseau vicinal, qui compte à l'heure actuelle 546.372 kilomètres de voies régulièrement entretenues, dont 118.880 kilomètres de chemins de grande communication, 80.454 kilomètres de chemins d'intérêt commun et 297.038 kilomètres de chemins vicinaux ordinaires, se place par son importance au premier plan du problème de la route moderne. Les conditions nouvelles de la circulation routière, tant au point de vue civil qu'au point de vue de la défense nationale, les charges financières qu'elles imposent à l'Etat et aux collectivités locales, comme aussi l'évolution des moyens techniques et l'emploi de matériaux nouveaux, exigent une étroite liaison entre les administrations intéressées, d'une part, et ces administrations et les usagers, d'autre part.

Les travaux d'une commission instituée au ministère de l'Intérieur, au mois de mai dernier, sur la demande de M. le président du Conseil et de M. le ministre des Finances, en vue de procéder à l'étude d'une réforme de la voirie, ont fait apparaître encore plus clairement cette nécessité d'adapter les moyens de l'administration supérieure aux exigences du moment.

Les pouvoirs des membres actuels du comité consultatif

de la vicinalité venant à expiration le 31 décembre prochain, il a paru opportun de saisir cette occasion pour donner au comité à la fois une formation plus souple destinée à faciliter sa consultation et une compétence élargie s'étendant à l'ensemble des questions concernant le réseau vicinal.

C'est l'objet du décret que j'ai l'honneur de soumettre à votre signature.

La dénomination nouvelle de Conseil supérieur de la vicinalité, qui se trouve substituée dans ce texte à celle de Comité consultatif de la vicinalité, montre, dès l'abord, l'esprit qui préside à cette réforme. La présence dans le nouveau Conseil de représentants du Parlement, des administrations des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Guerre et de l'Air, à côté des représentants qualifiés des services de voirie du ministère de l'Intérieur et de l'inspection générale des services administratifs, la présence, enfin, de représentants des grandes associations des usagers de la route, correspond à ce souci de collaboration dans l'intérêt général qui a été dégagé plus haut.

En appelant, en outre, dans le sein du nouveau Conseil des ingénieurs en chef du service vicinal en activité de service à la tête de départements, j'ai entendu faire profiter l'administration supérieure de l'expérience pratique de ceux qui sont journellement aux prises avec les difficultés locales et en contact étroit avec les assemblées départementales et communales.

Enfin, il a paru équitable de reconnaître les efforts déployés jusqu'à ce jour par les ingénieurs et agents du service vicinal en leur attribuant une représentation dans le Conseil supérieur.

L'importance et le nombre des questions à soumettre au Conseil supérieur rendent nécessaire une division du travail entre ses membres par la création d'un comité technique permanent, appelé à examiner spécialement les projets de travaux et à préparer les instructions techniques aux services locaux.

Si vous approuvez ces dispositions, je vous serais reconnaissant de vouloir bien revêtir de votre signature le décret suivant et je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

*Le ministre de l'Intérieur.*  
MARX DORMOY.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'Intérieur,

Vu le décret du 9 juillet 1879,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Il est institué, au ministère de l'Intérieur, un conseil supérieur de la vicinalité, rattaché à la direction de l'administration départementale et communale.

Ce conseil donne son avis sur toutes les questions d'ordre général ayant trait à la construction, à l'entretien ainsi qu'à l'amélioration et à la gestion du réseau vicinal, chemins de grande communication, chemins d'intérêt commun, chemins vicinaux ordinaires, ouvrages d'art en dépendant; il examine aussi les questions par lesquelles le ministre croit devoir le consulter.

ART. 2. — Le conseil supérieur de la vicinalité, présidé par le ministre de l'Intérieur ou son délégué, est composé de

Deux sénateurs;

Deux députés;

Le directeur de l'administration départementale et communale au ministère de l'Intérieur;

Trois représentants de l'administration centrale du ministère de l'Intérieur, dont un inspecteur général des services administratifs et le chef de bureau de la vicinalité;

Deux représentants de l'administration centrale du ministère des Travaux publics;

Un représentant de l'administration centrale du ministère de l'Agriculture;

Un représentant de l'administration centrale du ministère de la Défense nationale et de la Guerre;

Un représentant de l'administration centrale du ministère de l'Air;

Un représentant du haut commissariat du tourisme,

Deux délégués des associations générales du tourisme et de l'automobile;

Trois ingénieurs en chef du service vicinal, en retraite;

Deux inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef des ponts et chaussées, en retraite, ayant dirigé le service vicinal dans un département;

Quatre ingénieurs en chef du service vicinal, en activité, dont deux ingénieurs en chef de départements fusionnés;

Cinq représentants des organisations professionnelles intéressées.

Ces membres sont nommés par arrêté ministériel et pour une période de trois ans, renouvelable.

Le sous-chef du bureau de la vicinalité remplira les fonctions de secrétaire au conseil supérieur.

ART. 3. — Le conseil se réunit deux fois par an au moins sur la convocation du ministre; il délibère sur les questions qui lui sont soumises par le ministre et dont, en principe, il aura été saisi préalablement par des rapports écrits. Il peut exprimer toutes suggestions relatives à l'entretien et à l'amélioration du réseau vicinal, chemins de grande communication, chemins d'intérêt commun, chemins vicinaux ordinaires, ouvrages d'art en dépendant.

ART. 4. — Un arrêté ministériel créera, dans le sein du conseil supérieur, un comité technique de la vicinalité composé de onze membres chargés de l'étude préliminaire des questions soumises au conseil et plus spécialement de donner son avis :

Sur les projets de travaux à subventionner par l'Etat;

Sur les instructions techniques destinées aux services locaux.

Ce comité pourra, en outre, être appelé à fournir les consultations et avis techniques ou contentieux qui lui seront demandés par le ministre de l'Intérieur.

Il lui sera adjoint, en vue d'établir une liaison entre les départements de l'Intérieur et des Travaux publics, pour l'examen des questions connexes à ces deux administrations et intéressant l'ensemble du réseau routier, deux représentants du ministère des Travaux publics.

ART. 5. — Le décret du 9 juillet 1879, créant un comité consultatif de la vicinalité, est abrogé.

ART. 6. — Le ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 30 décembre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre de l'Intérieur,*

MARX DORMOY.

## Organisation du comité technique de la vicinalité

Le ministre de l'Intérieur,

Vu l'article 4 du décret du 30 décembre 1937, portant création dans le sein du conseil supérieur de la vicinalité d'un comité technique;

Sur la proposition du conseiller d'Etat, directeur de l'administration départementale et communale,

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Le comité technique de la vicinalité est composé :

Du directeur de l'administration départementale et communale, président, ou son représentant;

De trois ingénieurs en chef du service vicinal, en retraite;

De deux inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef des ponts et chaussées, en retraite, ayant dirigé le service vicinal dans un département;

Du chef du bureau de la vicinalité à l'administration départementale et communale;

De quatre ingénieurs en chef du service vicinal, en activité, dont deux ingénieurs en chef de départements fusionnés;

Le chef du bureau de la vicinalité remplira les fonctions de secrétaire du comité;

Le secrétariat sera assuré par le bureau de la vicinalité.

ART. 2. — Les trois ingénieurs en chef du service vicinal, en retraite, et les deux inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef des ponts et chaussées, en retraite, ayant dirigé le service vicinal dans un département, seront chargés spécialement d'examiner et de rapporter les projets de travaux de vicinalité et toutes questions techniques soumises au comité et, en outre, de procéder à des inspections générales.

Un arrêté ultérieur déterminera pour chacun d'eux la liste des départements où ils seront habilités à exercer leur contrôle.

La vice-présidence du comité technique sera exercée par l'un d'eux.

ART. 3. — Les ingénieurs en chef en activité seront chargés d'examiner et de rapporter devant le comité toutes les questions d'ordre général qui leur seront transmises pour avis. Ils ne pourront pas prendre part aux délibérations du comité sur les questions intéressant spécialement leur département, ni être chargés d'inspections.

ART. 4. — En vue d'établir une liaison entre les départements de l'Intérieur et des Travaux publics, il est adjoint au comité technique deux représentants du ministère des Travaux publics, dont un inspecteur général des ponts et chaussées en activité, qui prendront part aux délibérations relatives à l'examen des questions connexes à ces deux administrations et intéressant l'ensemble du réseau routier.

ART. 5. — Le conseiller d'Etat, directeur de l'administration départementale et communale, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 31 décembre 1937.

MARX DORMOY.

## Organisation du comité supérieur de coordination des transports

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, du ministre de l'Air et du ministre chargé de la Marine marchande;

Vu le décret-loi du 30 octobre 1935 portant création d'un comité de coordination par fer, par air et par mer;

Vu le décret-loi du 25 août 1937 sur le contrôle des compagnies de navigation subventionnées;

Vu le décret-loi du 31 août 1937, sur le conseil supérieur des transports et notamment son article 45;

Vu le décret du 9 juillet 1935, portant création du comité supérieur de coordination des transports,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les propositions du comité supérieur de coordination des transports relatives aux transports entre la France et l'étranger, l'Algérie, les colonies, les territoires sous protectorat ou sous mandat, et aux transports entre ces divers pays, sont, avant d'être soumises au conseil des ministres, présentées à un haut comité qui comprend le ministre des Travaux publics, le ministre de l'Air et le ministre chargé de la Marine marchande. Le ministre des Travaux publics peut demander à tout autre membre du Gouvernement de siéger au haut comité à raison des affaires intéressant son département.

ART. 2. — Le haut comité institué à l'article précédent se réunit une fois par an, le deuxième mercredi de février, et en outre sur convocation de chacun de ses membres, chaque fois que l'un d'entre eux juge opportun de le convoquer.

L'ordre du jour est arrêté par le ministre des Travaux publics et communiqué aux membres du haut comité par les soins du secrétariat prévu ci-après.

ART. 3. — Le secrétariat du haut comité est assuré par le fonctionnaire chargé du secrétariat général du comité supérieur. Ce fonctionnaire assiste aux séances du haut comité avec voix consultative. Dans l'intervalle des sessions, il est chargé de centraliser toute la documentation relative aux questions dont le haut comité lui confie l'étude.

ART. 4. — Le comité supérieur de coordination des transports comprend trois sections :

Section des matériels.

Section économique.

Section des affaires générales.

Le ministre des Travaux publics, président du comité supérieur de coordination des transports, désigne par arrêté les membres de ces sections, parmi les fonctionnaires des administrations intéressées et les grands corps de l'Etat. Il peut, à l'occasion de l'étude de certains problèmes désignés, appeler toutes personnalités compétentes à participer, à titre consultatif, aux travaux des sections.

Les séances des sections sont présidées par le vice-président du comité supérieur de coordination des transports.

Les propositions des sections sont présentées, avec les procès-verbaux des séances correspondantes, au haut comité prévu à l'article premier.

ART. 5. — La section des matériels émet un avis sur les programmes généraux de construction, de transformation et

de renouvellement des flottes marchande, maritime et aérienne appartenant à l'Etat, à des offices ou à des compagnies subventionnées ou contractuelles. L'examen auquel procède la section a pour objet d'assurer, avant approbation préalable, des programmes généraux de commandes concernant ce matériel, la coordination indispensable entre services maritime et aérien exploitant les lignes postales et d'intérêt général extérieures à la France continentale, et d'éviter les concurrences préjudiciables à l'équilibre financier de ces services.

Devront notamment être soumis à la commission les programmes généraux concernant :

La construction des unités nouvelles et le renouvellement des unités à remplacer ;

Les transformations à apporter aux unités existantes lorsqu'elles modifient d'une manière appréciable les caractéristiques commerciales essentielles (vitesse, luxe, capacité de transport, etc.) ;

Les acquisitions, ventes et locations d'unités lorsqu'elles sont susceptibles d'entraîner des modifications dans le fonctionnement du service public auquel elles sont destinées ;

Et, d'une façon générale, toutes mesures relatives aux matériels qui auraient pour effet de modifier les conditions d'exploitation ou la consistance des lignes.

Ces programmes généraux devront être présentés sous la forme de programme de longue durée, compte tenu des conditions spéciales de renouvellement des flottes maritimes et aériennes, et seront appuyés par les justifications nécessaires en ce qui concerne les trafic national et international, existants ou à prévoir, sur les itinéraires à qui ces matériels sont destinés.

La section peut demander aux administrations intéressées de lui adresser les programmes d'équipement ou de transformation prévus pour les ports maritimes et aérien et pour les balisages en vue de coordonner ces programmes, compte tenu des délais de mise en œuvre, avec les programmes qu'elle examine plus spécialement au point de vue des matériels.

ART. 6. — La section économique émet un avis avant leur approbation préalable sur les mesures de portée générale ayant pour effet de modifier les conditions d'exploitation des lignes existantes et la consistance des lignes exploitées.

La section économique étudie, d'autre part, pour chaque itinéraire ou chaque groupe d'itinéraires des plans rationnels d'organisation des transports postaux et d'intérêt général.

La section économique peut, en outre, à la demande de l'un de ses membres, se saisir de toute autre question non essentiellement visée aux alinéas précédents qui, par une meilleure collaboration entre transporteurs, permettrait de simplifier l'étude des problèmes de transports. En particulier, elle examine dans quelles conditions il serait éventuellement possible de confier à des organismes autres que ceux visés au premier alinéa de l'article 5, certains des services actuellement assurés par eux. Elle peut de même demander communication des contrats passés par des transporteurs français aériens et maritimes subventionnés avec entreprises similaires.

La section économique procède enfin à toutes enquêtes économiques et études de prix de revient qui paraîtraient utiles pour l'examen général des problèmes de transports. Elle peut sur les mêmes sujets, à la demande des membres du haut comité, procéder à des enquêtes à l'étranger.

ART. 7. — La commission des affaires générales donne un

avis sur les affaires dont elle est saisie par les membres du haut comité ou le ministre des Finances.

ART. 8. — Les affaires traitées au comité supérieur de coordination des transports sont rapportées soit par un membre de la section désigné par le vice-président, soit par un rapporteur choisi parmi les rapporteurs du conseil supérieur des transports, ou parmi les personnalités spécialement compétentes de l'aviation ou de la marine marchande.

ART. 9. — Le ministre des Travaux publics, le ministre de l'Air et le ministre chargé de la Marine marchande sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 5 janvier 1938.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Travaux publics,  
HENRI QUEUILLE.

Le ministre de l'Air,  
PIERRE COT.

### Conseil supérieur des transports

Le ministre des Travaux publics,

Sur le rapport du conseiller d'Etat, directeur général des chemins de fer et des transports,

Vu le décret du 29 septembre 1937 relatif à l'organisation du conseil supérieur des transports ;

Vu notamment l'article 11 dudit décret ainsi conçu :

« Des rapporteurs spéciaux peuvent être adjoints au secrétaire général par arrêté du ministre des Travaux publics, sur la proposition du président du conseil supérieur.

« Ces rapporteurs sont pris parmi les membres en activité de service, en service détaché ou en délégation du conseil d'Etat, de la cour des comptes, des corps des ponts et chaussées et des mines, des inspections générales des finances et des grands services publics, ou parmi les sous-directeurs, les chefs et sous-chefs de bureau de la direction générale des chemins de fer et des transports au ministère des Travaux publics » ;

Vu le décret du 9 juillet 1935 instituant un comité supérieur de coordination ;

Vu le décret-loi du 30 juin 1937 instituant un comité de coordination des transports de la région parisienne,

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Le nombre des rapporteurs spéciaux auprès du conseil supérieur des transports ne pourra être supérieur à quinze. Ces rapporteurs seront pris à raison de :

4 parmi les membres du conseil d'Etat ;

4 parmi les membres de la cour des comptes ou dans le corps de l'inspection générale des finances ;

6 dans les corps des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines ;

Et 1 parmi les sous-directeurs, les chefs et sous-chefs de bureau de la direction générale des chemins de fer et des transports au ministère des Travaux publics.

ART. 2. — Les rapporteurs auprès du conseil supérieur des transports pourront être chargés de rédiger des rapports sur les affaires soumises au comité supérieur de coordination des

transports ainsi qu'au comité de coordination des transports de la région parisienne.

ART. 3. — Le conseiller d'Etat, directeur général des chemins de fer et des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 11 janvier 1938.

HENRI QUEUILLE.

### Conseil supérieur des transports

Par arrêté du 12 janvier 1938, sont nommés rapporteurs spéciaux auprès du conseil supérieur des transports :

- M. *Beau*, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
- M. *Janet*, ingénieur des ponts et chaussées.
- M. *Morane*, ingénieur des ponts et chaussées.
- M. *Renault* (Roger), ingénieur des ponts et chaussées.
- M. *Rumpler*, ingénieur des ponts et chaussées.
- M. *Thibault*, ingénieur des mines.

### Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer

Par arrêté du 31 décembre, est nommé secrétaire adjoint de la section technique du comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer :

M. *Grand*, ingénieur des mines, en remplacement de M. *Thibault*, démissionnaire.

### Commission des Marchés des grands réseaux de chemins de fer

Par arrêté du 12 janvier 1938, est nommé, pour les années 1938 et 1939, membre de la commission des marchés des grands réseaux de chemins de fer prévue à l'article 4 de l'avenant du 6 juillet 1933 à la convention du 28 juin 1921 entre l'Etat et les grands réseaux de chemins de fer :

M. *Baticle*, inspecteur général des ponts et chaussées.

## MINISTERE DES FINANCES

### Commission nationale des marchés publics

#### RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 21 décembre 1937.

Monsieur le Président,

Le décret du 27 avril 1937 a créé une commission nationale des marchés publics, afin de coordonner l'action des services publics en cette matière et d'étudier les réformes nécessaires.

Il est apparu qu'en dehors de cette mission d'ordre administratif, il importait de confier à la commission les études d'ordre économique qui permettront d'utiliser la puissance

d'achat si considérable des services publics, dans le sens le plus conforme à l'intérêt général de l'économie française. Le comité d'enquête sur la production a reconnu l'intérêt d'une telle action.

Il apparaît nécessaire de préciser dans ce sens la mission de la commission et de modifier sa composition en l'organisant en deux sections, dont l'une sera chargée des questions administratives, l'autre des questions d'ordre économique.

Le président de la commission sera nommé par décret et les rapports seront remis au président du Conseil et au ministre des Finances chargé de l'économie nationale.

Tel est l'objet, monsieur le Président, du projet de décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre signature.

*Le président du Conseil,*  
CAMILLE CHAUTEUPS.

*Le ministre des Finances,*  
GEORGES BONNET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil et du ministre des Finances chargé de l'économie nationale,

Vu le décret du 27 avril 1937 portant création de la commission nationale des marchés publics,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — La commission nationale des marchés publics a pour mission :

1° De coordonner de façon permanente l'action des divers organismes actuellement chargés de l'établissement et du contrôle des marchés publics et de proposer les réformes d'ordre administratif par lesquelles peut être complété ou perfectionné le régime actuel des marchés publics ;

2° D'examiner les conditions dans lesquelles peuvent être coordonnées les politiques d'achat des administrations publiques, d'étudier les problèmes économiques posés par les achats des services publics et de proposer les mesures propres à améliorer les prix de revient et à faire concourir ces achats aux progrès de l'économie nationale.

ART. 2. — Le président et les membres de la commission sont nommés par décrets contresignés par le président du Conseil et le ministre des Finances chargé de l'économie nationale.

La commission comprend deux sections. Elle se réunit sur convocation du président en séance plénière.

*La première section*, chargée de l'examen des questions d'ordre administratif, comprend :

Un conseiller d'Etat.

Un conseiller maître à la cour des comptes, représentant le comité supérieur de contrôle.

Un inspecteur général des services administratifs.

Le directeur de la comptabilité publique au ministère des Finances.

Un représentant du ministère de l'Éducation nationale.

Un inspecteur général ou un ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Un contrôleur général de l'administration de l'armée.

Une personnalité particulièrement qualifiée par sa compétence en matière administrative.

*Une deuxième section*, chargée de l'examen des questions d'ordre économique, comprend :



Un contrôleur général de l'administration de l'armée.  
Le directeur du budget au ministère des Finances.  
Le secrétaire général du comité national de surveillance des prix.

Un inspecteur général des finances ou un inspecteur des finances de 1<sup>re</sup> classe.

Un inspecteur général ou un ingénieur en chef des mines.  
Un inspecteur général ou un ingénieur en chef des postes, télégraphes et téléphones.

Un représentant du ministre du Commerce.

Un contrôleur général de la marine.

Un contrôleur général de l'air.

Un représentant du ministre des Colonies.

Le directeur de la caisse nationale des marchés de l'État, des collectivités et établissements publics.

Une personnalité particulièrement qualifiée en matière d'organisation du travail et de normalisation.

Deux personnalités particulièrement qualifiées en matière économique.

Le secrétaire général du comité ministériel de l'économie nationale, le secrétaire général de la présidence du Conseil et le secrétaire général du conseil national économique, font partie de la commission et ont entrée, avec voix délibérative, aux deux sections.

ART. 3. — La commission nationale des marchés publics et les sections qui la composent peuvent entendre les représentants des administrations publiques, les présidents des comités de contrôle financier, les contrôleurs des dépenses engagées, les présidents des commissions de marchés fonctionnant auprès des différentes administrations, et toute personnalité dont elles jugent les explications nécessaires pour la mission dont elles sont chargées.

ART. 4. — La commission nationale peut être saisie par les ministres de toute question concernant les marchés conclus par leurs départements ou les administrations qui en dépendent. Elle est obligatoirement consultée sur les modifications envisagées à la réglementation en vigueur en ce qui concerne les marchés publics. Elle examine d'office toutes les questions rentrant dans ses attributions, telles qu'elles sont définies à l'article premier du présent décret, et soumet au président du Conseil et au ministre des Finances chargé de l'économie nationale les mesures à prendre.

ART. 5. — La commission nationale des marchés publics peut s'adjoindre des rapporteurs choisis parmi les membres en activité de service du conseil d'État, de la cour des comptes, des l'inspection générale des finances, des corps de contrôle de l'État et des corps d'ingénieurs.

Le secrétariat de la commission est assuré par les services de l'économie nationale.

ART. 6. — Est abrogé le décret du 27 avril 1937.

ART. 7. — Le président du Conseil, le ministre des Finances, chargé de l'économie nationale, et les ministres intéressés sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 21 décembre 1937.

ALBERT LEBRUN

Par le Président de la République :

Le président du Conseil,

CAMILLE CHAUTEMPS

Le ministre des Finances,  
GEORGES BONNET.

Le garde des sceaux, ministre de la Justice,

VINCENT AURIOL.

Le ministre des Affaires étrangères,  
YVON DELBOS.

Le ministre de l'Intérieur,

MARX DORMOY.

Le ministre de la Défense nationale et de la Guerre,  
EDOUARD DALADIER.

Le ministre de la Marine,

C. CAMPINCHI.

Le ministre de l'Éducation nationale,  
JEAN ZAY.

Le ministre du Commerce,

FERNAND CHAPSAL.

Le ministre de l'Air,  
PIERRE COT.

Le ministre du Travail,

ANDRÉ FÉVRIER.

Le ministre de la Santé publique,  
MARC RUCART.

Le ministre des Colonies,

MARIUS MOUTET.

Le ministre de l'Agriculture,  
GEORGES MONNET.

Le ministre des Travaux publics,

HENRI QUEUILLE.

Le ministre des Pensions,  
ALBERT RIVIÈRE.

Le ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones,

JEAN LEBAS.

### Conseil supérieur de la vicinalité

Le ministre de l'Intérieur,

Vu le décret du 30 décembre 1937 instituant au ministère de l'Intérieur un conseil supérieur de la vicinalité rattaché à la direction de l'administration départementale et communale,

Sur la proposition du conseiller d'État directeur de l'administration départementale et communale,

Arrête .

ARTICLE PREMIER. — Sont nommés membres du conseil supérieur de la vicinalité, pour trois ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1938 :

M. le conseiller d'État directeur des routes au ministère des Travaux publics.

M. *Philippe*, inspecteur général des ponts et chaussées.

M. *Couturier*, inspecteur général des ponts et chaussées, en retraite.

M. *Augustin*, ingénieur en chef des ponts et chaussées, en retraite.

M. *Bodaux*, ingénieur en chef des ponts et chaussées et du service vicinal de l'Oise.

M. *Renaud*, ingénieur en chef des ponts et chaussées et du service vicinal de Maine-et-Loire.

M. le président de l'association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

M. *Graffin*, ingénieur des travaux publics de l'État.

M. *Millet*, chef cantonnier du service vicinal du Cher.

ART. 2. — Le conseiller d'Etat directeur de l'administration départementale et communale est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 25 janvier 1938.

ALBERT SARRAUT.

### Comité technique de la vicinalité

Le ministre de l'Intérieur,

Vu l'article 4 du décret du 30 décembre 1937 portant création dans le sein du conseil supérieur de la vicinalité d'un comité technique;

Vu l'arrêté du 31 décembre 1937 portant organisation du comité technique de la vicinalité;

Sur la proposition du conseiller d'Etat directeur de l'administration départementale et communale,

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Sont nommés membres du comité

techniques de la vicinalité, pour une période de trois ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1938 :

M. *Couturier*, inspecteur général des ponts et chaussées, en retraite.

M. *Augustin*, ingénieur en chef des ponts et chaussées, en retraite.

M. *Bedaux*, ingénieur en chef des ponts et chaussées et du service vicinal de l'Oise.

M. *Renaud*, ingénieur en chef des ponts et chaussées et du service vicinal de Maine-et-Loire.

ART. 2. — En vue d'assurer la liaison entre les départements de l'Intérieur et des Travaux publics, sont nommés :

M. *Philippe*, inspecteur général des ponts et chaussées.

M. *Amédée-Mannheim*, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, affecté au service central de la voirie routière.

ART. 4. — Le conseiller d'Etat directeur de l'administration départementale et communale est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 25 janvier 1938.

ALBERT SARRAUT.

## NOMINATIONS — RADIATIONS MISES A LA RETRAITE - DIVERS

Aux termes d'un décret en date du 26 novembre 1937, les inspecteurs généraux des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe dont les noms suivent, savoir :

MM. *Richard* (Henri-Jean);  
*Gerdès* (Pierre-Charles-Henri);  
*Aron* (Alexandre-Georges);  
*Delemer* (Léon-Jean),

sont nommés au grade d'inspecteur général des ponts et chaussées de 1<sup>re</sup> classe pour prendre rang, dans l'ordre ci-dessus, à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée comme suite à la cessation effective des services de MM. *Joyant*, *de Kerviler*, *Lahaussais* et *Willem*, inspecteurs généraux des ponts et chaussées de 1<sup>re</sup> classe, admis à faire valoir leurs droits à la retraite à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1937 et maintenus en fonctions jusqu'à la délivrance de leur livret de pension.

Aux termes d'un décret en date du 26 novembre 1937, les ingénieurs en chef des ponts et chaussées hors classe, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général dont les noms suivent, savoir :

MM. *Tassier* (René-Eugène-Joseph);  
*Genissieu* (Etienne-Gustave).  
*Baticle* (Louis-Urbain-Edgar-Antonin),

sont nommés au grade d'inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe pour prendre rang, dans l'ordre ci-

dessus, à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée, comme suite à l'attribution effective de la 1<sup>re</sup> classe du grade d'inspecteur général des ponts et chaussées à MM. *Richard*, *Aron* et *Delemer*, inspecteurs généraux de 2<sup>e</sup> classe, promus par décret en date du même jour.

Aux termes d'un décret en date du 26 novembre 1937 :

M. *Montigny* (Pierre-Georges-Marius), inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, a été nommé inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe.

M. *Buquin* (Léonce-Paul-Ernest), ingénieur en chef des ponts et chaussées, hors classe, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe.

Ces dispositions auront leur effet à dater du jour de la cessation effective des services de M. *Parent*, inspecteur général des ponts et chaussées de 1<sup>re</sup> classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 17 novembre 1937 et maintenu en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.

Aux termes d'un décret en date du 26 novembre 1937, M. *Favière* (Paul-André), ingénieur en chef des ponts et chaussées hors classe, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé inspecteur gén-

ral des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, en remplacement numérique de M. *Gilles-Cardin*, inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1937.

Cette disposition aura son effet à dater du jour de la cessation effective des services de M. *Gilles-Cardin*, maintenu en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.



Par décision en date du 31 décembre 1937, a été fixée au 1<sup>er</sup> février 1938 la date de la cessation effective des services de M. *Baron*, ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Montauban, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1936 et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.



Par décret du 30 décembre 1937, M. *Bausil* (Vincent), ingénieur des ponts et chaussées, engagé à l'office du Niger en qualité d'ingénieur spécialiste d'hydraulique agricole, est nommé directeur dudit office.



Par décision du 8 janvier 1938, a été reportée du 1<sup>er</sup> janvier 1938 au 1<sup>er</sup> février 1938 la date de la cessation effective des services de M. *Aubertin*, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées à Vesoul, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.



Par arrêté ministériel en date du 13 janvier 1938, M. l'ingénieur général de 2<sup>e</sup> classe des travaux maritimes *Ferrier* (Raoul-Jean-Baptiste-Octave-Gilbert) a été nommé ingénieur général de 1<sup>re</sup> classe des travaux maritimes, en complément d'effectif, pour compter du 22 janvier 1938.



### **Cabinet du sous-secrétaire d'Etat des Travaux Publics**

Par arrêté en date du 22 janvier 1938, le cabinet du sous-secrétaire d'Etat au ministère des Travaux publics a été ainsi constitué :

#### *Chefs du cabinet.*

M. *Heilbronner* (Auré), auditeur de 1<sup>re</sup> classe au conseil d'Etat.

M. *Muffang*, ingénieur des ponts et chaussées (chargé des services techniques).

#### *Chef du secrétariat particulier.*

M. *Guary* (Maurice), licencié en droit, sous-chef de section (services techniques) au ministère de l'Air.

#### *Attaché.*

M. *Leroi* (Pierre), receveur percepteur à Paris (chargé des services parlementaires).

#### *Chargés de mission.*

M. *Vigy* (Pierre), chef de bureau à l'office national des combustibles liquides.

M. *Larrieu*, sous-chef de bureau au ministère de l'Intérieur.



### **Cabinet du ministre des Travaux Publics**

Par arrêté en date du 24 janvier 1938, le cabinet du ministre des Travaux publics est ainsi constitué :

#### *Directeur du cabinet.*

M. *Paul Devinat*, inspecteur général de l'enseignement technique.

#### *Chef du cabinet.*

M. *Guy Boursiac*.

#### *Chef adjoint du cabinet.*

M. *Jean Courty*.

#### *Chef du secrétariat particulier.*

M. *Pierre Queuille*.

#### *Attaché parlementaire (Chambre).*

M. *Jules Chabrat*.

#### *Attaché parlementaire (Sénat).*

M. *Vaujour*, licencié en droit.

#### *Attaché.*

M. *Roger Michelou*, rédacteur auxiliaire au ministère du Commerce.

#### *Chargés de mission.*

M. *Joseph Adler*.

M. *Parateau* (questions tarifaires).

M. *Bichelonne*, ingénieur des mines, commissaire du contrôle des chemins de fer, est chargé de la direction des services techniques du cabinet du ministre.



### **Cabinet du ministre du Travail**

Par arrêté du ministre du travail, est nommé à dater du 18 janvier 1938 :

#### *Directeur du cabinet.*

M. *Roger Gaspard*, ingénieur des ponts et chaussées.

Par arrêté du 13 décembre 1937, compte tenu des majorations d'ancienneté pour services de guerre prévues par l'article 23 de la loi du 9 décembre 1927 et de la période pendant laquelle l'intéressé a été placé dans la situation de congé hors cadres, l'ancienneté de M. *Legoux*, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, a été fixée dans la 2<sup>e</sup> classe de son grade à 6 ans 3 mois 17 jours au 1<sup>er</sup> juillet 1937, date à laquelle il a été placé dans la situation de service détaché en qualité de directeur général des chemins de fer de l'Etat.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Par arrêté en date du 28 janvier 1938, le tableau d'avancement de classe des ingénieurs des ponts et chaussées a été complété ainsi qu'il suit :

*Pour le grade d'ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe.*  
M. Legoux.

Par arrêté en date du 28 janvier 1938, M. Legoux, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, directeur de l'exploitation de la région Ouest de la Société nationale des chemins de fer, a été élevé à la 1<sup>re</sup> classe de son grade, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1937.

Aux termes d'un arrêté en date du 31 janvier 1938, M. Baticle, directeur du contrôle de l'exploitation technique et du matériel et de la traction des chemins de fer, promu inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, par décret du 26 novembre 1937, prendra le titre de directeur honoraire du contrôle de l'exploitation technique et du matériel et de la traction des chemins de fer.

Cette disposition aura son effet à dater du jour où M. Baticle prendra rang en qualité d'inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe.

Aux termes de décrets du 28 janvier 1938, MM. Lombard. (Modéré), Pascalon (Pierre-Stéphane), Perrissoud (Alexandre-Auguste-Julien), ingénieurs en chef hors classe des ponts et chaussées, admis à la retraite, prendront le titre d'inspecteur général honoraire des ponts et chaussées.

Par décret du 2 février 1938, M. Haelling (Gaston), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, a été déchargé de ses fonctions de directeur du port autonome de Strasbourg, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938 et nommé directeur honoraire du port autonome de Strasbourg.

Par décret du 2 février 1938, M. Graff (René-Frédéric-Rodolphe), ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été nommé, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, directeur du port autonome de Strasbourg.

### Tableau d'avancement des ingénieurs des travaux maritimes pour l'année 1938

Sont inscrits au tableau d'avancement :

*Pour le grade d'ingénieur en chef hors classe.*  
(Inscriptions antérieures, décision du 10 février 1937.)

MM. Robert de Beauchamp (René), Lambert (Lucien), ingénieurs en chef de 1<sup>re</sup> classe.

(Inscriptions nouvelles.)

Néant.

*Pour le grade d'ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe.*  
(Inscriptions antérieures.)

Néant.

(Inscriptions nouvelles, décision du 4 février 1938.)

MM. Monsenergue (Bernard), Cordonnier (Anatole), ingénieurs de 1<sup>re</sup> classe.

*Pour le grade d'ingénieur de 1<sup>re</sup> classe.*

(Inscriptions antérieures, décision du 10 février 1937.)

MM. Pavin (Alain), Corbin (Edmond), Mathieu (Jean), ingénieurs de 2<sup>e</sup> classe.

(Inscription nouvelle, décision du 4 février 1938.)

M. Cayotte (Pierre), ingénieur de 2<sup>e</sup> classe.

*Pour le grade d'ingénieur de 2<sup>e</sup> classe.*

(Inscriptions antérieures, décision du 10 février 1937.)

M. Heuzé (Henri), Doumenc (André), Estrade (Jean), Guy (Gabriel), ingénieurs de 3<sup>e</sup> classe.

(Inscriptions nouvelles, décision du 4 février 1938.)

MM. Lambert de Frondeville (René), Pairier (Christian), ingénieurs de 3<sup>e</sup> classe.

### Travaux maritimes

Par arrêté en date du 7 février 1938, ont été promus dans le corps des ingénieurs des travaux maritimes :

*Au grade d'ingénieur en chef hors classe.*

MM. Robert de Beauchamp (Martin-Félix-François-René), Lambert (Antoine-Jean-Lucien), ingénieurs en chef de 1<sup>re</sup> classe.

*Au grade d'ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe.*

MM. Monsenergue (Henri-Bernard);  
Cordonnier (Anatole-Gérard-Jean-Marie-Joseph), ingénieurs de 1<sup>re</sup> classe.

*Au grade d'ingénieur de 1<sup>re</sup> classe.*

MM. Pavin (Alain-Marie-Joseph-Lucien);  
Corbin (Edmond-Emile);  
Mathieu (Jean-Albert-Robert),  
ingénieurs de 2<sup>e</sup> classe.

*Au grade d'ingénieur de 2<sup>e</sup> classe.*

MM. Heuzé (Henri-Marie-Aldric);  
Doumenc (Ovide-Edmond-André);  
Estrade (Jean-Joachim);  
Guy (Gabriel-Marie-Eugène-André),  
ingénieurs de 3<sup>e</sup> classe.

Par arrêté du 11 février 1938, a été reportée du 1<sup>er</sup> octobre 1937 au 1<sup>er</sup> octobre 1936, par application de l'article 7 de la loi du 31 mars 1928, l'ancienneté dans la 3<sup>e</sup> classe de leur grade des ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées dont les noms suivent, savoir :

MM. Legrand, Chaste, Ahü, Marchal, Cambau, Merlin, Guillon, Mook, Guérin Monneret, Charpentier.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Par arrêté du 11 février 1938, a été reportée du 1<sup>er</sup> octobre 1937 au 1<sup>er</sup> octobre 1936, par application de l'article 7 de la loi du 31 mars 1928, l'ancienneté dans la 3<sup>e</sup> classe de leur grade des ingénieurs ordinaires des mines dont les noms suivent, savoir :

MM. Guéronik, Eyssautier, Couture.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

## MUTATIONS

Par arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1937, M. *Malet*, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées à Tours, a été chargé, à la résidence de Versailles, du service ordinaire des ponts et chaussées du département de Seine-et-Oise, en remplacement de M. *Bufquin*, promu inspecteur général des ponts et chaussées.

Ces dispositions auront leur effet à dater du jour où M. *Bufquin* prendra possession de ses nouvelles fonctions.

Par arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1937, M. *Robert* (Louis), ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, commissaire en chef de 2<sup>e</sup> classe au contrôle général des chemins de fer, a été chargé des fonctions de directeur du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer d'intérêt général, en remplacement de M. *Gilles-Cardin*, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Cette disposition aura son effet à dater du jour où M. *Gilles-Cardin*, maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension, cessera effectivement ses services.

Par arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1937, M. *Favière*, ingénieur en chef des ponts et chaussées hors classe, a été chargé des fonctions de directeur du contrôle de l'exploitation technique du matériel et de la traction des chemins de fer d'intérêt général.

Cette disposition aura son effet à dater du jour de l'affectation de M. *Baticle* à un poste d'inspecteur général des ponts et chaussées, comme suite à sa nomination à ce grade.

Par arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1937, M. *Favière*, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Orléans, a été, en plus de ses attributions à cette résidence, chargé de mission auprès du conseiller d'Etat directeur général des chemins de fer et des transports, avec effet du 1<sup>er</sup> décembre 1937.

Aux termes d'un arrêté en date du 31 décembre 1937, M. *Fonlladosa*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Senlis, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, sera chargé, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, à la résidence de Montauban, en remplacement de M. *Baron*, admis à faire valoir ses droits à la retraite, des services ci-après désignés, savoir :

1<sup>o</sup> Service ordinaire des ponts et chaussées du département de Tarn-et-Garonne;

2<sup>o</sup> Service de la navigation du Tarn (département de Tarn-et-Garonne et de Haute-Garonne);

3<sup>o</sup> Service des études et travaux de la ligne de chemin de fer de Beaumont-de-Lomagne à Gimont;

4<sup>o</sup> Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin particulier de la Garonne (2<sup>e</sup> section) et du bassin du Tarn.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Par arrêté du 8 janvier 1938, M. *Malet*, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Tours, chargé, par arrêté du 25 novembre 1937, de mission auprès de l'ingénieur en chef du département de Seine-et-Oise, en sus du service de l'ingénieur en chef du département d'Indre-et-Loire, a été déchargé de ce dernier service, à dater du 10 janvier 1938.

Par arrêté en date du 10 janvier 1938, M. *Duriez*, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Evreux, chargé, en sus de ses attributions, par arrêté du 24 novembre 1937, de mission auprès du directeur de l'école nationale des ponts et chaussées pour ce qui concerne la direction des laboratoires des ponts et chaussées et des pistes d'essais, a été déchargé des fonctions d'ingénieur en chef du département de l'Eure, à dater du 16 mars 1938.

Par arrêté en date du 10 janvier 1938, M. *Condemine*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Boulogne-sur-Mer, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, à la résidence d'Evreux, à dater du 16 mars 1938, des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Duriez*, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1<sup>o</sup> Service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Eure;

2<sup>o</sup> Service maritime du même département;

3<sup>o</sup> Service hydrométrique et d'annonce des crues de l'Eure (dans le département de l'Eure).

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Par arrêté en date du 10 janvier 1938, M. *Rossignol de Fargues*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Paris, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, à la même résidence, du service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique, en remplacement de M. *Genissieu*, promu au grade d'inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Ces dispositions auront leur effet à dater du jour où M. *Genissieu* prendra rang dans le grade d'inspecteur général des ponts et chaussées.

Par arrêté du 10 janvier 1938, M. *Malet* (Raymond), ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Nice, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, à la résidence de Cahors, en remplacement de M. *Albouy*, admis à faire valoir ses droits à la retraite, des services ci-après désignés, savoir :

1° Service ordinaire des ponts et chaussées du département du Lot;

2° Service de navigation du Lot;

3° Service des études et travaux de la ligne de chemin de fer de Cahors à Moissac;

4° Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin du Lot.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

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



Par arrêté en date du 10 janvier 1938, M. *Vincent*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Dijon, a été chargé, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, à la résidence de Tours, des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Malet*, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1° Service ordinaire des ponts et chaussées du département d'Indre-et-Loire;

2° 4<sup>e</sup> section du service de la navigation de la Loire dans la traversée du département d'Indre-et-Loire (2<sup>e</sup> sous-section);

3° Service hydrométrique et d'annonce des crues des bassins du Cher, de l'Indre et de la Vienne (dans le département d'Indre-et-Loire).

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.



Par arrêté en date du 10 janvier 1938, M. *de Viry*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Boulogne-sur-Mer, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, à la résidence de Gap, du service ordinaire des ponts et chaussées du département des Hautes-Alpes, en remplacement de M. *Brunet*, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

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



Par arrêté en date du 10 janvier 1938, M. *Girard*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Abbeville, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, à la résidence de Vesoul, des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Aubertin*, admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

1° Service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Haute-Saône;

2° Service de la navigation de la Saône (1<sup>re</sup> section).

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.



Aux termes d'un arrêté du 13 janvier 1938 :

M. Boudin, nommé par décret en date du 22 novembre 1937 sous-directeur à l'administration centrale des travaux publics, sera chargé de la sous-direction du personnel, en remplacement de M. Bouvet, admis à la retraite.

M. Trotet, chef du 2<sup>e</sup> bureau du personnel à l'administration centrale des travaux publics, sera chargé du 1<sup>er</sup> bureau du personnel en remplacement de M. Boudin, nommé sous-directeur.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 16 janvier 1938.



Par arrêté du 13 janvier 1938, M. Michaux, sous-chef de bureau hors classe à l'administration centrale des travaux publics, inscrit au tableau d'avancement pour le grade de chef de bureau, a été nommé chef de bureau de 3<sup>e</sup> classe en remplacement numérique de M. Boudin, nommé sous-directeur.

Il sera chargé, en cette qualité, du 2<sup>e</sup> bureau du personnel, en remplacement de M. Trotet appelé à une autre destination.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 16 janvier 1938.



Aux termes d'un arrêté en date du 22 janvier 1938, M. *de Brun*, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées à Lons-le-Saunier, sera chargé de mission, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, à la résidence de Vannes, auprès de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du Morbihan.

Par modification à l'arrêté du 21 octobre 1937, est fixée au 1<sup>er</sup> février 1938 la date à partir de laquelle M. *Guénot*, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, sera chargé, à la résidence de Lons-le-Saunier, du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Jura.



Par arrêté du 22 janvier 1938, M. *Gonon*, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Calais, a été mis, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938, à la disposition de la société nationale des chemins de fer français, pour être affecté à un emploi de son grade au service de ladite société.

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



Aux termes d'un arrêté du 29 janvier 1938, M. *Ligouzat*, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Oléron, sera chargé, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, à la résidence de Calais, des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Gonon*, appelé à une autre destination, savoir :

1° Arrondissement de Calais du service maritime du département du Pas-de-Calais;

2° Arrondissement de Calais du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais;

3° Arrondissement unique du service de contrôle d'études et travaux préparatoires du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.



Par arrêté du 3 février 1938, M. *Haelling*, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, a été placé, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, dans la situation de disponibilité sans traitement pour convenances personnelles

Aux termes d'un arrêté du 3 février 1938, M. *Graff*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, directeur du port autonome de Strasbourg, a été chargé, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, en sus de ses attributions, des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Haelling*, placé, sur sa demande, dans la situation de disponibilité sans traitement pour convenances personnelles, savoir :

1° Travaux d'extension du port autonome de Strasbourg ;  
2° Navigation du Rhin de la frontière franco-suisse à la frontière franco-bavaroise ;

3° Canal du Rhône au Rhin depuis l'origine du canal de Montbéliard à la Haute-Saône jusqu'à la limite de la circonscription du port autonome de Strasbourg ;

4° Canal de la Marne au Rhin, du pont de Lampertheim jusqu'à la limite de la circonscription du port autonome de Strasbourg ; canal de la Bruche-III canalisée ;

5° Etudes et travaux du canal de Montbéliard à la Haute-Saône ;

6° Etudes et travaux de la gare de triage du port de Strasbourg et des voies ferrées reliant cette gare au port actuel et à ses extensions ;

7° Direction du service spécial de liaison prévu au paragraphe 3 de l'article 5 du décret du 29 décembre 1922

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Par arrêté du 3 février 1938, M. *Siegfried*, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Strasbourg, a été chargé, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, à la même résidence des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Graff*, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1° Arrondissement unique du service des travaux d'extension du port de Strasbourg ;

2° Arrondissement unique du service des études et travaux de la gare de triage du port de Strasbourg et des voies ferrées reliant cette gare au port actuel et à ses extensions.

Il remplira, en outre, les fonctions de chef de l'exploitation commerciale au port autonome de Strasbourg.

Par arrêté en date du 7 février 1938, M. *Peyre*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Cahors, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, à dater du 16 février 1938, à la résidence de Guéret du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Creuse, en remplacement de M. *Brunier*, décédé.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef

Par décision en date du 7 février 1938 et conformément aux dispositions de l'article 115 de la loi du 29 avril 1926,

a été fixée au 1<sup>er</sup> avril 1938, sur la demande de l'intéressé, la date à laquelle, M. *Brunet*, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Gap, admis à la retraite à dater du 30 octobre 1937, cessera effectivement ses services.

A été fixée, en conséquence, au 1<sup>er</sup> avril 1938, la date à laquelle prendra effet l'arrêté du 10 janvier 1938 par lequel M. *de Viry*, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Boulogne-sur-Mer, a été chargé des fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département des Hautes-Alpes.

Par arrêté du 9 février 1938, M. *Couderq*, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Tarbes, a été mis, à dater du 16 février 1938, à la disposition du ministère des Colonies.

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

Aux termes d'un arrêté du 9 février 1938, M. *Carpentier*, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Toulouse, sera chargé, à dater du 16 février 1938, à la résidence de Senlis, de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Oise.

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

Par arrêté du 10 février 1938, M. *Lacoste*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, précédemment chargé de l'arrondissement d'Oran du service des travaux d'architecture et des lignes nouvelles à construire par la colonie, a été affecté, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938, à la direction des travaux publics, des chemins de fer et des mines au gouvernement général de l'Algérie (poste nouvellement créé).

Par arrêté en date du 10 février 1938, M. *Rérolle*, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Dijon, a été chargé à la résidence de Nice, de l'arrondissement du Nord-Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département des Alpes-Maritimes, en remplacement de M. *Malet* appelé à d'autres fonctions.

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

Ces dispositions auront leur effet à dater du jour de la cessation effective des fonctions de M. *Malet* à la résidence de Nice.

# LÉGION D'HONNEUR

## MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Par décret en date du 27 décembre 1937, rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu la déclaration du Conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur en date du 21 décembre 1937, portant que la nomination ci-après n'a rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

A été nommé dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

M. *Thibault* (Jacques-Félix), ingénieur des mines à Paris; 20 ans 2 mois de services civils et militaires.



### CONTINGENT NORMAL

Par décret en date du 28 décembre 1937, rendu sur la proposition du sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande et sur le rapport du ministre des Travaux publics,

Vu les déclarations du Conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur en date des 18 novembre et 21 décembre 1937, portant que les promotions et nominations faites aux termes des présents décrets n'ont rien de contraire aux lois et règlements en vigueur,

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

M. *Broquaire* (Raymond-Joseph), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, directeur du port de Dunkerque, Chevalier du 16 juin 1920. Croix de guerre.



Par décret en date du 28 janvier 1938, rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics.

Vu la déclaration du Conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur en date du 17 janvier 1938, portant que les promotions et nominations ci-après n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

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

### *Au grade de Grand officier*

M. *Mugniot* (Eugène), directeur général honoraire de la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. Commandeur du 6 mars 1930.

### *Au grade de Commandeur*

M. *Loiret* (Joseph-Marie-Pierre), inspecteur général des mines. Officier du 23 février 1927.

### *Au grade d'officier*

M. *Dauvergne* (Henri-Louis), ingénieur en chef des mines. Chevalier du 23 février 1927.

M. *Noël* (Louis-Just-Henry), inspecteur général des ponts et chaussées. Chevalier du 31 juillet 1921.

M. *Surleau* (Frédéric-Emile), ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur général adjoint de la Société des chemins de fer français. Chevalier du 26 janvier 1929.

### *Au grade de chevalier*

M. *Bisot* (Emile-Auguste), ingénieur des ponts et chaussées à Paris; 23 annuités.

M. *Guizerix* (Jean-Adrien), ingénieur des ponts et chaussées à la Roche-sur-Yon; 23 annuités.

M. *Henry* (Marc-Edmond-Armand), ingénieur des ponts et chaussées à Lyon (Compagnie nationale du Rhône); 21 annuités 1/2.

M. *Liffort de Buffévant* (Marie-Joseph-Eugène-Georges-Michel), ingénieur des ponts et chaussées à Versailles; 21 annuités.

M. *Martinet* (Raymond-Guy), ingénieur en chef des ponts et chaussées à Constantine; 36 annuités.

M. *Pene* (Pierre-Victor), ingénieur des ponts et chaussées à Soissons; 24 annuités.

M. *Wendling* (Alfred), ingénieur des ponts et chaussées (Syrie); 20 annuités.



## LOI DU 12 JUILLET 1937

Par décret en date du 28 janvier 1938, rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu la loi du 12 juillet 1937;

Vu la déclaration du Conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur en date du 17 janvier 1938 portant que les promotions et nominations ci-après n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur;

A été promu dans l'ordre national de la Légion d'honneur

### *Au grade de commandeur*

M. *Gilles-Cardin* (Jules-Louis-Charles), inspecteur général des ponts et chaussées. Officier du 24 mars 1923. Retraité du 1<sup>er</sup> octobre 1937.



## MINISTÈRE DE L'AIR

### CONTINGENTS CIVILS

Par décrets en date des 3 et 7 février 1938, rendus sur la proposition du ministre de l'Air,

Le Conseil des ministres entendu;

Vu la déclaration du Conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur portant que les promotions et nominations des présents décrets sont faits en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur;

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

### *Au grade d'officier*

M. *Cor* (Jean-Vincent-Isidore), ingénieur en chef des travaux immobiliers de l'aéronautique; 30 ans 3 mois de services civils et militaires. Chevalier de la Légion d'honneur du 5 juillet 1925.



## MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Par décret en date du 6 février 1938, rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics,

Vu la déclaration du Conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur en date du 3 février 1938, portant que les promotions et nominations ci-après n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

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

*Au grade de commandeur*

M. Colson (Georges-Julien-Victor), inspecteur général des ponts et chaussées, directeur honoraire au ministère des Travaux publics, administrateur délégué de la Société Forges et Ateliers de constructions électriques de Jeumont. Officier du 3 août 1929.



# Modifications dans la répartition des services

## Consistance de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du Morbihan

Par arrêté en date du 27 décembre 1937, la consistance de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département du Morbihan a été fixée à nouveau comme suit à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938, savoir :

- 2<sup>e</sup> subdivision de Vannes.
- Subdivision d'Auray.
- Subdivision d'Hennebont.
- Subdivision du Fanouet
- 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> subdivisions de Lorient.
- Subdivision du Palais.



## Consistance des arrondissements du service maritime du département des Bouches-du-Rhône

Rectificatif au *Journal officiel* du 8 décembre 1937 . page 13330, 1<sup>re</sup> colonne :

Au lieu de :

Troisième arrondissement

« Trois subdivisions : Marseille 7<sup>e</sup>, Marseille 8<sup>e</sup>, Marseille 9<sup>e</sup>.

Quatrième arrondissement

« Six subdivisions : l'Estaque, Marignane, Saint-Louis-du-Rhône, Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer »,

Lire :

Troisième arrondissement

« Quatre subdivisions : Marseille 7<sup>e</sup>, Marseille 8<sup>e</sup>, Marseille 9<sup>e</sup>, Marseille 10<sup>e</sup>.

Quatrième arrondissement

« Cinq subdivisions : 11<sup>e</sup> subdivision de Marseille, subdivision d'études de Marseille, subdivision de Martigues, sub-

division de Port-de-Bouc, subdivision de Port-Saint-Louis-du-Rhône »



## Organisation du contrôle régional des distributions d'énergie électrique aux services publics

Le ministre des Travaux publics,

Vu la loi du 15 juin 1906, complétée et modifiée par les lois des 19 juillet 1922, 27 février 1925 et 13 juillet 1925, article 298, sur les distributions d'énergie électrique;

Vu le décret du 17 octobre 1907, modifié par les décrets des 6 septembre 1912, 28 février 1920, 26 octobre 1927, 1<sup>er</sup> septembre 1928, sur l'organisation du service de contrôle des distributions d'énergie électrique et, notamment, les articles 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa, et 14, premier alinéa;

Vu le décret du 29 juillet 1927 sur l'instruction des mandes de concession et, notamment, le chapitre III, sections III et IV;

Vu l'arrêté ministériel du 29 mars 1935 fixant la délimitation des circonscriptions régionales de contrôle des transports d'énergie électrique et des distributions d'énergie électrique aux services publics;

Vu l'arrêté ministériel du 29 mars 1935 désignant les services centralisateurs du contrôle des transports d'énergie électrique aux services publics s'étendant sur plusieurs circonscriptions;

Vu les arrêtés modificatifs des 4 janvier, 18 mars et 20 novembre 1936; 9 janvier, 22 janvier, 19 février 1937.

Vu l'arrêté du 3 novembre 1937 supprimant les 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> circonscriptions de contrôle et modifiant la délimitation régionale de la 9<sup>e</sup> circonscription,

Arrête :

ARTICLE PREMIER — Le tableau figurant à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 29 mars 1935 désignant les services centralisateurs du contrôle des distributions d'énergie électrique aux

services publics, s'étendant sur plusieurs circonscriptions, est modifié comme suit :

DÉSIGNATION DES DISTRIBUTIONS d'énergie électrique aux services publics	Circonscriptions sur lesquelles s'étend la distribution	Service centralisateur
Union d'électricité .....	1 <sup>re</sup> , 9 <sup>e</sup> , 10 <sup>e</sup> ,	} 9 <sup>e</sup> circonscription, Paris
Nord-Lumière. ....	1 <sup>re</sup> , 9 <sup>e</sup>	
Sud-Lumière. ....	9 <sup>e</sup> , 10 <sup>e</sup> ,	
Est-Lumière. ....	1 <sup>re</sup> , 9 <sup>e</sup> ,	
Nord-Est parisien .....	1 <sup>re</sup> , 9 <sup>e</sup> ,	

ART. 2. — Ces dispositions prendront effet à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938.

Fait à Paris, le 29 décembre 1937.

*Le sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics,*  
PAUL RAMADIER.

Par arrêté du 3 février 1938, le service du canal du Rhône au Rhin, depuis l'origine jusqu'à la jonction avec le canal de Montbéliard à la Haute-Saône, a été rattaché, à dater du 1<sup>er</sup> février 1938, aux attributions de l'ingénieur en chef du service de la navigation du Rhône, à Lyon.

### Attributions du sous-secrétaire d'Etat

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics,

Vu le décret du 18 janvier 1938 nommant un sous-secrétaire d'Etat au ministère des Travaux publics;

Vu le décret du 25 juin 1936 portant rattachement de l'office national des combustibles liquides au ministère des Travaux publics;

Sur le rapport du ministre des Travaux publics,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — M. Alexis Jaubert, sous-secrétaire d'Etat au ministère des Travaux publics, est chargé, au non, et par délégation du ministre des Travaux publics, des questions intéressant la direction de l'électricité, le tourisme, l'office national des combustibles liquides et l'office de l'azote. Il statue en outre sur les questions concernant les mines de potasse et la politique des engrais.

Il prépare tous les projets de loi relatifs aux services dont il est chargé et en soutient la discussion devant les Chambres. Il prépare également tous les projets de décret et signe tous arrêtés, instructions, circulaires et autres décisions nécessaires pour assurer l'exécution de ces services.

Il a, en outre, la délégation permanente de la signature pour toutes les affaires des autres services que le ministre des Travaux publics renvoie à sa décision.

ART. 2. — Les propositions concernant la nomination et l'affectation du personnel nécessaire à l'exécution des services dont il est chargé, seront visées par le sous-secrétaire d'Etat avant d'être soumises au ministre des Travaux publics.

ART. 3. — Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 31 janvier 1938.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre des Travaux publics,*  
HENRI QUEUILLE.

## DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

### QUESTIONS ÉCRITES

*Journal Officiel du 14 janvier 1938*

4955. — M. Daroux demande à M. le ministre de l'Intérieur quels sont les départements où sont fusionnés le service vicinal et le service des ponts et chaussées. (*Question du 9 décembre 1937.*)

*Réponse.* — La fusion du service vicinal et du service des ponts et chaussées est réalisée dans les 54 départements suivants : Aisne, Allier, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Ardèche, Ardennes, Aude, Aveyron, Cantal, Charente, Charente-Inférieure, Corse, Côte-d'Or, Côtes-du-Nord, Doubs, Drôme, Eure-et-Loir, Finistère, Gers, Ille-et-Vilaine, Indre, Isère, Loir-et-Cher, Haute-Loire, Loiret, Lot, Lot-et-Garonne, Lozère, Maine-et-Loire, Marne, Mayenne, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle, Nord, Oise, Orne, Pas-de-Calais, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Bas-Rhin, Haut-Rhin, Belfort (territoire de), Saône-et-Loire, Sa-

voie, Haute-Savoie, Seine, Seine-et-Marne, Somme, Var, Haute-Vienne, Vosges.

*Journal Officiel du 26 janvier 1938*

4585. — M. Gaston Bazile, sénateur, expose à M. le ministre de l'Intérieur que, selon les dispositions de l'article 9 du décret du 29 octobre 1936, relatif au cumul d'emplois publics, de rémunérations et de retraites qui doivent avoir effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1937, le maximum fixé à titre de rémunérations publiques est de 30 % du traitement lorsque celui-ci est supérieur à 30.000 fr.; or, certains ingénieurs d'administration des services vicinaux avaient dressé, antérieurement à la date du décret susvisé, des projets communaux qui ont été dûment approuvés, mais qui, pour des raisons diverses, sont restés en suspens pendant plusieurs

années et sont actuellement en voie d'exécution ; or, il paraît illogique de faire entrer en compte dans les limites admises les honoraires dus à ces agents pour la réalisation de ces projets, qu'ils n'auraient certainement pas établis s'ils avaient pu prévoir qu'un décret limitant leurs rémunérations pourrait, par effet rétroactif, les mettre dans l'obligation de reverser au Trésor des honoraires légaux, au cas où le 30 % de leur traitement serait atteint. (*Question du 14 décembre 1937.*)

*Réponse.* — Le décret du 29 octobre 1936, relatif aux cumuls de retraites, de rémunérations et de fonctions ne comportant pas d'effet rétroactif, les rémunérations acquises pour services rendus antérieurement à son intervention ne doivent pas entrer en compte dans la détermination de la majoration de 30 % autorisée par l'article 9 du décret, lorsqu'elles sont perçues après le 29 octobre 1936. Par contre, les rémunérations acquises pour des services rendus postérieurement au 29 octobre 1936, mais qui trouvent leur origine dans un acte antérieur à cette dernière date, paraissent devoir entrer en compte dans la détermination de la majoration de 30 %.

Spécialement, en matière de travaux, il y a lieu de distinguer les honoraires dus pour la préparation du projet (établissement des plans, devis, détails, etc.) de ceux dus pour la surveillance de la conduite des travaux et leur liquidation.

Dès lors, si un ingénieur du service vicinal a dressé, antérieurement au 29 octobre 1936, un projet qui n'a reçu un commencement d'exécution que postérieurement à cette date, il ne peut percevoir sans réserve que les honoraires afférents au travail d'établissement du projet, les honoraires subséquents devant tomber sous le coup du décret.



## COMMUNICATIONS PERSONNELLES

### I. — Changements d'adresse

*Ingénieurs ordinaires*

#### PONTS ET CHAUSSÉES.

MM.

*Ingénieurs en chef*

- MM.
- Gervet*, 5, rue Emile-Duclaux, Paris (15<sup>e</sup>).
- Giboin*, 17, chaussée de la Muette, Paris (16<sup>e</sup>).
- Naboulet*, 1, cours Gambetta, Tarbes.
- Partridge*, 62, rue de Maubeuge, Paris (9<sup>e</sup>).
- Poupet*, villa Peitzer, rue n° 11, Parc d'Hydra, Alger.
- Villié*, 19, rue de la Ravinelle, Nancy.

- Camus*, 23, rue Gambetta, Mâcon.
- Charpentier*, rue du Commerce, Vannes.
- Chaste*, 15, rue de Nomeny, Sarreguemines.
- Fonlupt*, 6, rue Pierre-Haret, Paris (9<sup>e</sup>).
- Gutierrez*, 13, rue de Souillac, Caudéran (Gironde).
- Jusan*, Inspection générale des Travaux publics, Hanoi.
- Lebourlier*, Abbaye Saint-Martin, Ligugé (Vienne).
- Midol*, 76, rue de Talleyrand, Reims.

*Journal Officiel du 2 février 1938*

4847. — M. Raymond Vidal demande à M. le ministre des Travaux publics si un ingénieur en chef du contrôle de l'Etat peut exercer une fonction de conseil rétribuée de l'une des parties intéressées dans un contrat de concession de service public de transports (pouvoir concédant au concessionnaire) dont il assure le contrôle, conformément aux dispositions des articles 70 et suivants du décret du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation de voies ferrées d'intérêt local. (*Question du 30 novembre 1937.*)

*Réponse.* — Le fonctionnaire chargé du contrôle d'une concession ne peut tenir du concessionnaire un mandat rétribué. Rien ne s'oppose en général à ce qu'il tienne un tel mandat du concédant.



*Journal Officiel du 12 février 1938*

4565. — M. Joseph Denais demande à M. le ministre des Finances quelles mesures il a prises pour que les retraites en vertu des décrets Doumergue, avec bonification de cinq années, participent à la revision générale des pensions et sur quelles bases cette revision jouera en leur faveur. (*Question du 3 novembre 1937.*)

*Réponse.* — Conformément aux dispositions générales de l'article 63 de la loi du 31 décembre 1936, les pensions en cause, comme toutes les autres pensions déjà concédées, doivent être revisées sur la base des traitements en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 1930 et compte tenu des règles de liquidation prévues par la loi du 14 avril 1924 et les textes modificatifs ; cette revision doit être effectuée d'autre part, en ce qui concerne les annuités liquidables, d'après les résultats du décompte initial, c'est-à-dire y compris en l'espèce les bonifications primitivement accordées aux intéressés.

*Monneret*, rue Maréchal-Ornano, Ajaccio.  
*Morisson*, 8, rue de Londres, Paris (9<sup>e</sup>).  
*Netter*, 12, rue de l'Université, Paris (7<sup>e</sup>).  
*Nicolas* (Marcel), 40, rue du Mont-Thabor, Paris (1<sup>er</sup>).  
*Petit* (Léon), 1, villa de Ségur, Paris (7<sup>e</sup>).  
*Rollet*, 6, rue François-Charvet, Chambéry.

*Elève Ingénieur*

M.

*Olivier*, 16, avenue Paul-Appell, Paris (14<sup>e</sup>).



MINES :

*Ingénieur en chef*

M.

*Reufflet*, 39 bis, rue de Marseille, Lyon.

*Ingénieurs ordinaires*

MM.

*Dodu*, 17, rue de Sèvres, Paris (6<sup>e</sup>).

*Guéronik*, 7, rue d'Astorg, Toulouse.



## II. — Souscripteurs perpétuels

MM.

*Dauvergne*, Ingénieur en chef des Mines.

*Daval*, Ingénieur en chef des Mines.

*Cassoux*, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

## III. — Adhésion nouvelle

M.

*Tabart*, Elève Ingénieur des Ponts et Chaussées.



## IV. — Décès

MM.

*de Fages de Lutour*, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

*Lallemand*, Inspecteur général des Mines en retraite.

*Sabouret*, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.

*Couvreux*, Ingénieur des Ponts et Chaussées en congé H.C.



## V. — Deuil

M.

M. *Piraud* (René), Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part du décès de son père, M. *Piraud* (Arthur), Intendant général en retraite. (Grenoble, 8 janvier 1938.)

