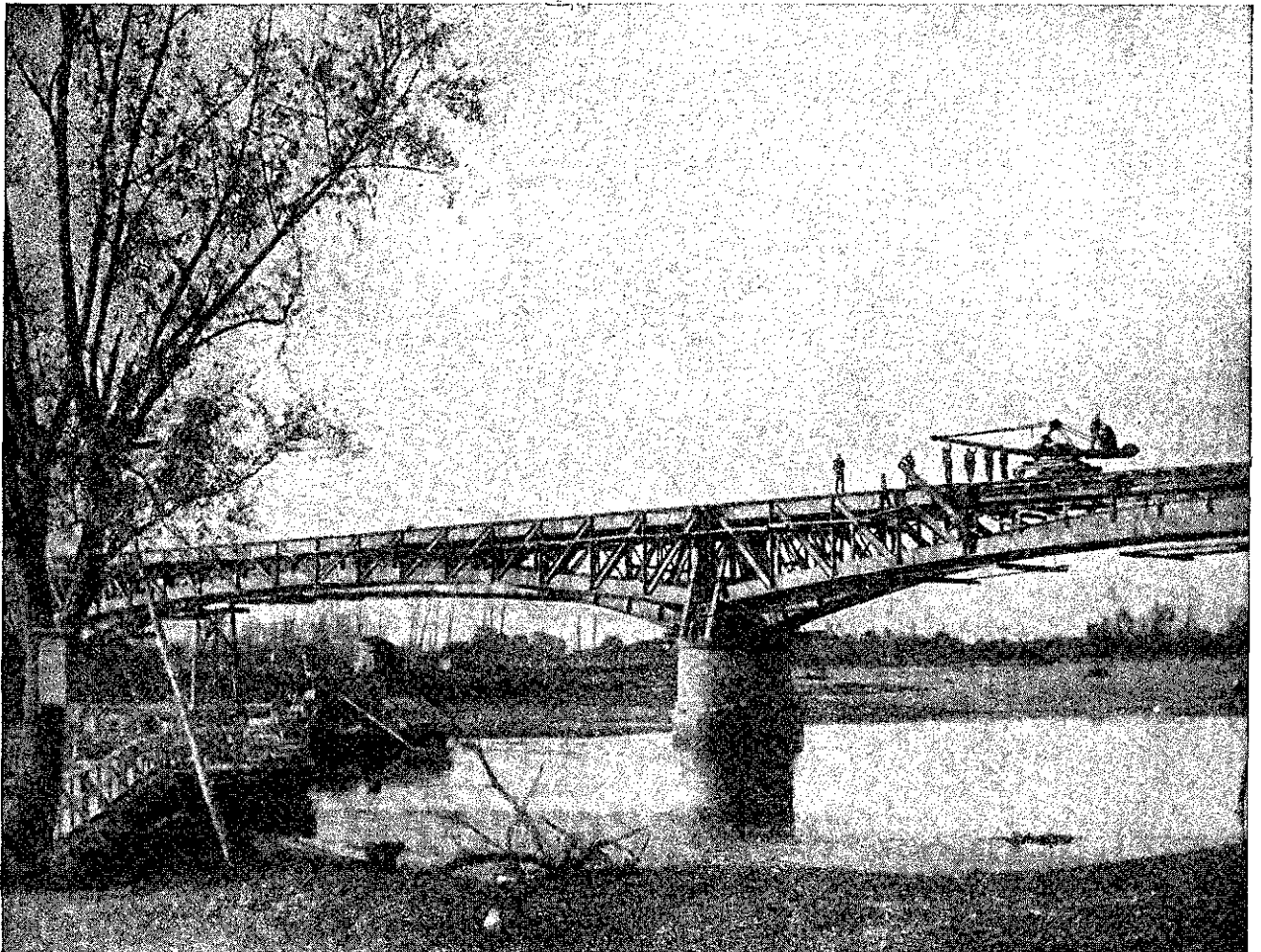


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES & DES MINES

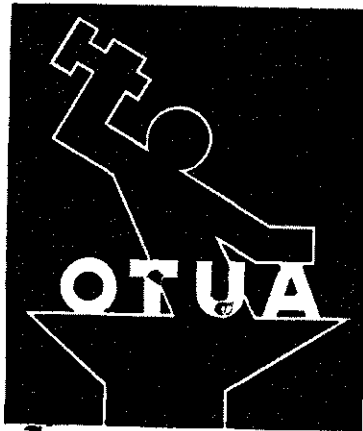
BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

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



RECONSTRUCTION DU PONT DE BILLY SUR L'ALLIER



# 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

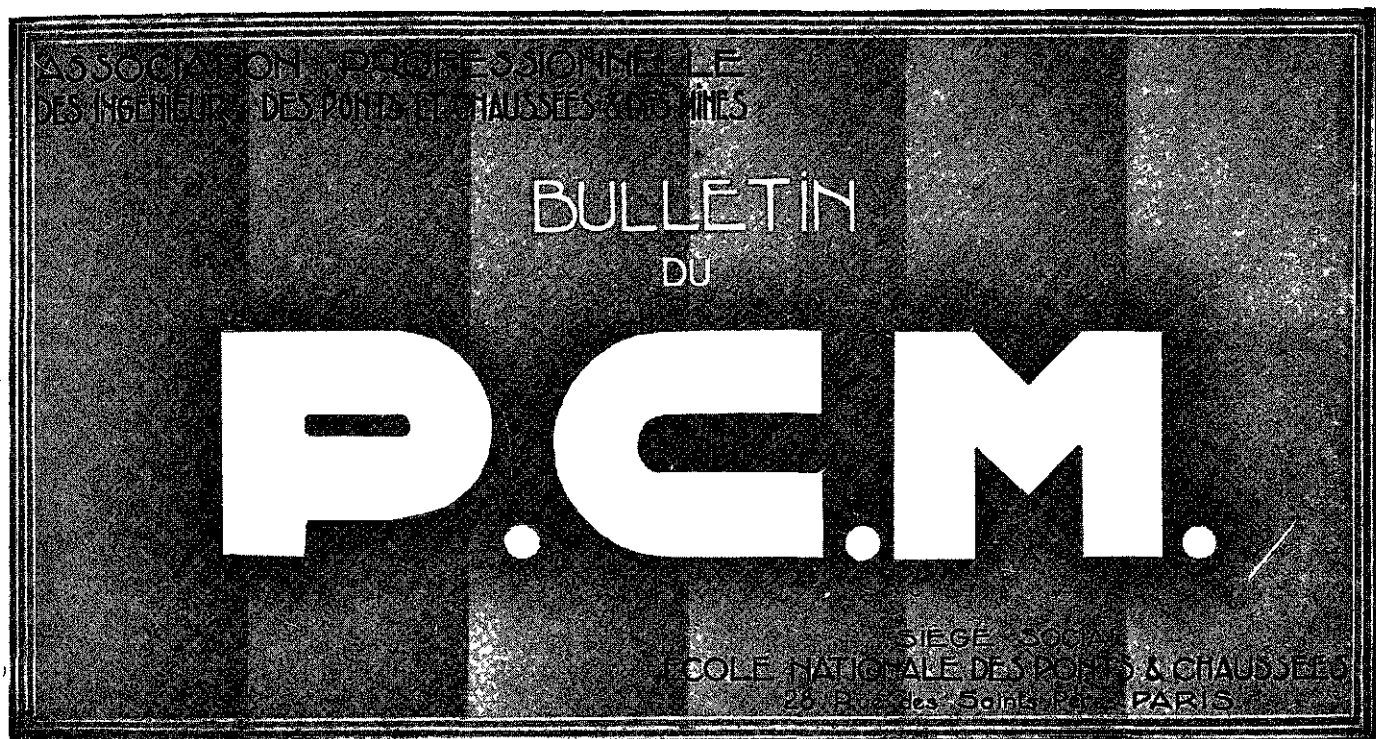
ACIER .....	Les Supports Métalliques de lignes Electriques
ACIER .....	"Le Gratte-Ciel Américain.
ACIER .....	Quatre ans de Construction en France d'Immeubles à Ossature en Acier.
ACIER .....	Architecture et Décoration
ACIER .....	Alger, Ville Neuve.
ACIER .....	L'Esthétique des Ponts Métalliques.
ACIER .....	Fenêtres et Portes en Acier.
ACIER .....	Contribution à l'Étude des Peintures antirouille
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 Kiff von Kull, à New-York.

Instructions pour l'Établissement 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, 49, Avenue Félix-Faure, Paris 15<sup>e</sup>. — Tél. : Lecourbe 97 42.

## SOMMAIRE

PROCES VERBAUX DES SEANCES DU COMITE :	NOMINATIONS .....	181
Séance du 21 juin 1938.....	168	
Séance du 19 juillet 1938.....	169	
CHRONIQUE DES TRAVAUX :	MUTATIONS .....	184
Barrage de Génissiat (suite).....	171	
Construction du barrage en béton armé de la nouvelle digue de Bouzey.....	171	
Consolidations de digue par rideau profond de palplanches métalliques.....	173	
NOTICE NECROLOGIQUE :	MODIFICATIONS DANS LA REPARTITION DES SERVICES .....	186
Charles Lallemand, Inspecteur général des Mines	175	
TEXTES ADMINISTRATIFS SUSCEPTIBLES D'IN- TERESSER LES INGENIEURS DE PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES :	LEGION D'HONNEUR.....	187
Nomenclature .....	178	
	COMMUNICATIONS PERSONNELLES :	
	Changements d'adresse .....	187
	Démission .....	187
	Décès .....	187
	Pension de famille.....	187

# PROCÈS-VERBAUX des SÉANCES du COMITÉ

## Séance du 21 Juin 1938

La séance est ouverte à 14 h. 30 sous la présidence de M. Henri Malet.

*Sont présents* : MM. Boutet, Cor, Daval, Desabie, Fabre, Guérin, Jouven, Le Port, Martin, Netter, Parent, Poyet, Muffang, Renaud-Bernard, Soulès, Thirion, Wahl,

M. Jouven remplace M. Olivier.

M. Thirion remplace M. Lehuerou-Kerisel.

M. Poyet remplace M. Valentin.

*Excusés* : MM. Charrueau, Curet, Genthial, Porchez, Guillot.

### ORDRE DU JOUR

- 1°) Cumuls ;
- 2°) Contrôle des D. E. E. ;
- 3°) Hydraulique Agricole ;
- 4°) Frais de contrôle bloqués ;
- 5°) Questions diverses.

Le Président ouvre la séance en souhaitant la bienvenue à M. Martin qui représentera, au sein du Comité, les intérêts spéciaux des Ingénieurs du Maroc, à titre de suppléant du délégué du groupe Nord-Africain.

#### 1°) CUMULS.

M. le Président informe qu'il n'a aucune communication importante à faire concernant les cumuls.

L'Administration prépare une circulaire pour permettre le redressement de certaines situations individuelles.

Il y aura lieu, par la suite, d'essayer d'obtenir le relèvement du pourcentage applicable au nombre de postes bénéficiant de l'indemnité fictive la plus élevée, aussi bien pour les Ingénieurs en Chef que pour les Ingénieurs Ordinaires.

M. Le Port fait part de la suggestion d'un camarade de demander l'augmentation du coefficient (actuellement 1,3) de la formule qui détermine le plafond applicable à chaque poste.

Notre situation pourrait ainsi être améliorée sans qu'il en coûte rien au Trésor.

M. le Président estime que cette proposition va à l'encontre de la tendance générale actuelle qui consiste à inclure le plus possible les indemnités permanentes dans les traitements et à réduire les indemnités fictives.

#### 2°) CONTRÔLE DES D. E. E.

M. le Président rend compte qu'il a, non sans quelques difficultés, continué les pourparlers avec les re-

présentants de la Fédération des Collectivités concédantes d'Electricité et de Gaz.

Les prochains décrets-lois étant susceptibles de contenir des dispositions importantes à ce sujet, il est préférable d'attendre leur parution pour orienter notre action.

Il convient en attendant de résister le plus possible aux empiètements sur le plan local.

#### 3°) HYDRAULIQUE AGRICOLE.

M. le Président n'a rien de nouveau à signaler.

Répondant à une intervention de M. Bernard-Renaud, M. le Président pense qu'il n'y a pas intérêt à écrire à M. Queille, actuellement Ministre de l'Agriculture, car depuis son passage au Ministère des Travaux Publics, il connaît parfaitement la question.

#### 4°) FRAIS DE CONTRÔLE BLOQUÉS.

M. le Président informe l'assemblée que l'enquête à laquelle il s'est livré montre que le blocage n'est pas absolu pour les frais de contrôle des V. F. I. L. Par contre, cette situation regrettable commence à s'étendre également aux frais de contrôle des autobus.

Nous sommes en butte à une opposition systématique de la part de certains fonctionnaires de l'Administration des Finances et le Président se propose de demander audience au Ministre des Finances à ce sujet, et de mettre le Ministre des Travaux Publics au courant de la question.

*Honoraires sur partie des travaux particuliers subventionnés.*

Cette question est connexe de la précédente.

Il résulte de renseignements reçus, que le Ministère des Travaux Publics aurait accepté le point de vue du Ministère des Finances, qu'il ne soit pas touché d'honoraires sur la partie des travaux particuliers subventionnés par l'Etat.

Il est regrettable qu'on n'ait pas profité de cette occasion pour reprendre la question du calcul des honoraires, en élevant le plafond et multipliant les paliers.

#### 5°) QUESTIONS DIVERSES.

##### a) Assimilation militaire.

M. le Président a rencontré le général Métrot, nouveau Directeur du Génie, qui paraît disposé à faire étudier par ses services la question de l'assimilation militaire des Ingénieurs.

b) La Ligue Générale pour l'aménagement des eaux a remercié le P. C. M. de la part que les camarades Curet, Dorges et Péliissonnier ont pris au congrès de Lyon.

Le Comité joint ses remerciements à ceux de la Ligue et rappelle qu'il est indispensable que les Ingénieurs

des Ponts et Chaussées participent aux manifestations de cette nature.

c) *Réforme de la Voirie Départementale.*

Le camarade Bernard-Renaud attire l'attention des camarades intéressés sur le décret loi du 14 juin 1938 paru au J. O. R. F. du 17 juin 1938 .

d) *Travaux d'Urbanisme.*

Le décret loi du 25 juillet 1935 a légiféré sur les travaux d'urbanisme.

Pour l'étude des questions régionales et notamment des communications, il est prévu un organisme d'étude qui peut utiliser des fonctionnaires.

L'attention des camarades est attirée sur cette question qui ne doit pas les laisser indifférents car elle rentre dans leur compétence technique.

Le Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées a été d'avis que les Ingénieurs ne devaient pas être exclus de ces projets et travaux.

e) *Contrôle des Travaux subventionnés par la Santé Publique.*

Il est nécessaire qu'à l'heure actuelle, les Ingénieurs en service dans les départements donnent leur concours le plus entier à la nouvelle organisation, en remettant à plus tard la question du remboursement des frais.

f) *Réduction de 20 % des indemnités de fonction.*

M. Cor attire à nouveau l'attention sur cette question qui intéresse particulièrement les camarades détachés au Ministère de l'Air, et signale qu'un prélèvement de 2 % qui était encore maintenu sur les honoraires d'architecte, vient d'être supprimé.

Il faudrait profiter des conversations qui vont avoir lieu avec le Ministre des Finances, à l'occasion des frais de contrôle bloqués, pour le mettre au courant de nos desideratas sur ce point et essayer également de convaincre le Ministre des Travaux Publics.

g) *Relèvement des frais de transport par automobiles personnelles.*

M. Netter signale que les fonctionnaires de la Sureté Générale viennent d'obtenir un relèvement du tarif kilométrique à 1 fr. 40.

La prochaine séance est fixée au 19 juillet.

La séance est levée à 16 h. 45.

Le Président du Comité,  
Henri MALET.

### Séance du 19 Juillet 1938

*Etaient présents :* MM. Malet, Boutet, Bressot, Charreau, Cor, Desabie, Dorges, Muffang, Netter, Parent, Pousset, (remplaçant M. Renaud Bernard), Valentin.

*Excusés :* MM. Porchez, Soulès.

M. le Président fait connaître au Comité que nombre d'affaires intéressant le P. C. M. sont restées en som-

meil du fait de l'attente de la parution des derniers décrets-lois et des fêtes du 14 juillet.

#### I ASSIMILATIONS MILITAIRES.

M. le Président a appris que M. l'Inspecteur Général Aron avait saisi officiellement de la question l'autorité militaire compétente et qu'un texte définitif était en cours de rédaction.

M. Muffang demande quelles étaient autrefois ces assimilations.

M. le Président répond qu'elles ont été fixées en premier lieu par le décret de 1852, puis l'autorité militaire ayant constaté que l'avancement dans le corps des Ponts et Chaussées était plus rapide que l'avancement normal dans l'Armée, un décret de 1873 est intervenu fixant les assimilations suivantes :

Ingénieur ordinaire de 3 <sup>e</sup> classe	Lieutenant
— — — 2 <sup>e</sup> —	Capitaine
— — — 1 <sup>re</sup> —	Capitaine.
Ingénieur en chef de 2 <sup>e</sup> classe	Chef de bataillon.
— — — 1 <sup>re</sup> —	Lieutenant-Colonel
— — — hors —	— —
Inspecteur Général	— —

le grade supérieur d'un officier de réserve n'ayant pas appartenu à l'armée active étant limité à celui de Lieutenant-Colonel.

Après la guerre, la loi des cadres de 1925 a supprimé toute assimilation.

Le P. C. M. demande le rétablissement des assimilations prévues par la loi de 1873 et l'autorité militaire n'y est pas opposée sous quelques réserves toutefois : Obligation d'effectuer des périodes et non obligation pour le Ministre de la Défense Nationale de suivre automatiquement l'avancement dans le corps des Ponts et Chaussées lorsque celui-ci sera plus rapide que dans l'armée.

Ces réserves sont d'ailleurs très justifiées.

M. Bressot a remarqué que les affectations spéciales sont beaucoup plus réduites qu'autrefois, sans doute parce que l'armée a besoin de cadres spéciaux.

M. le Président estime que l'assimilation pose une question d'ordre général qui intéresse l'ensemble des Ingénieurs du P. C. M. et dans ce cas l'association peut intervenir tandis que les affectations spéciales sont exclusivement des affaires de service pour lesquelles le P. C. M. ne peut s'entremettre.

#### II. HYDRAULIQUE AGRICOLE.

M. Pousset aurait appris qu'un décret interdisant aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées de s'occuper des adductions d'eau serait prêt à sortir.

M. le Président pense qu'il serait indispensable de vérifier tout d'abord cette information ; il se rendra à cet effet auprès de M. Queille ou de M. Devinat. Le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. a été également alerté par cette question très grave qui restreindrait la

liberté laissée aux Communes pour choisir leur directeur de travaux.

*M. Dorgès* rappelle qu'il conviendrait également de reprendre à cette occasion la question du Contrôle, par les Ingénieurs du Génie Rural, des travaux d'adduction d'eau exécutés sous la Direction des Ingénieurs des Ponts et Chaussées alors que le Génie rural n'admettait pas autrefois la réciprocité.

*M. Valentin* signale que le Génie rural croit devoir pousser son contrôle jusqu'à savoir si en vertu de la réglementation des cumuls il n'existe pas dans le département un homme de l'Art capable de faire le projet.

*M. Boutet* ajoute que dans les projets de réfection de chemins ruraux le Génie rural propose le déclassement de certains chemins vicinaux et leur reclassement comme chemins ruraux. On constate en effet que pour ce genre de travaux la subvention de l'Agriculture est de 44 % alors que celle de l'Intérieur n'est que de 11 %. Cette différence de traitement incite les communes à demander le déclassement des chemins vicinaux.

### III. CONTRÔLE DES D. E. E.

*M. Parent* signale au Comité que le décret sur l'Électricité (article 54) limite l'augmentation des frais de contrôle et laisse entière la question.

On ne risque plus de voir le contrôle à la discrétion de la Fédération des Collectivités Electrifiées.

Ce texte est donc préférable au projet de décret dont les dispositions avaient soulevé de graves objections de la part du P. C. M.

*M. le Président* ajoute que le supplément de ressources revient à un fonds qui sera géré par une Commission. Dans cette affaire le P. C. M. a montré une attitude conciliante et n'a pris aucun engagement. Il demeure entendu que notre intérêt est de faire nommer des contrôleurs à titre personnel.

### IV. FRAIS DE CONTRÔLE BLOQUÉS.

*M. Dorgès* demande où en est la question des frais de contrôle bloqués V. F. I. L. et quels sont les résultats de l'enquête faite par le Bureau.

*M. le Président* répond qu'il s'agit surtout de cas isolés et que la question doit être traitée officieusement avec le Ministre des Finances.

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

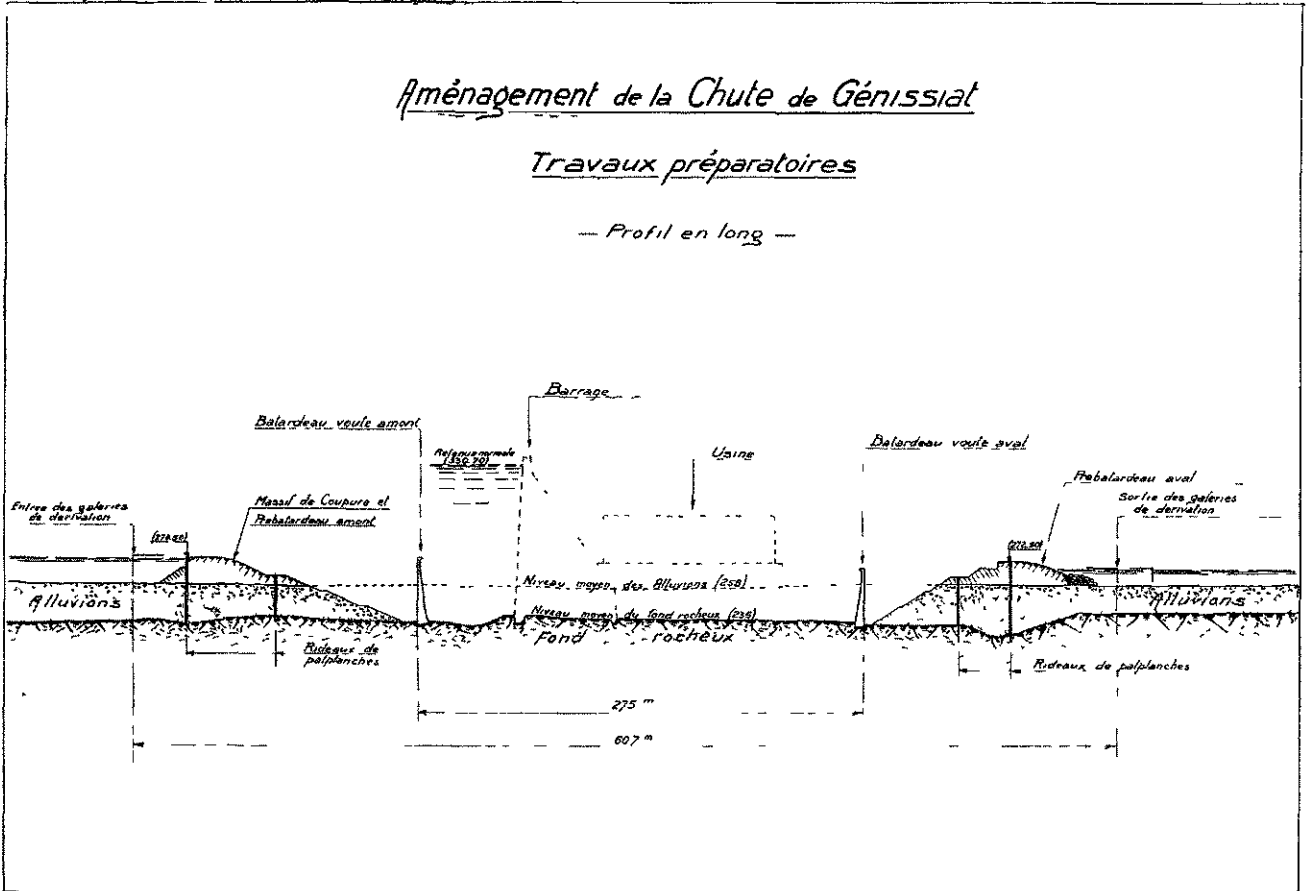
Le Président du Comité,  
HENRI MALET.



# CHRONIQUE DES TRAVAUX

## — Barrage de Génissiat.

Nous donnons ci-dessous le profil en long général qui n'a pu être inséré dans le précédent Bulletin.



## II. — Construction du masque en béton armé de la nouvelle digue de Bouzey.

par P. ARRIBEAUTE

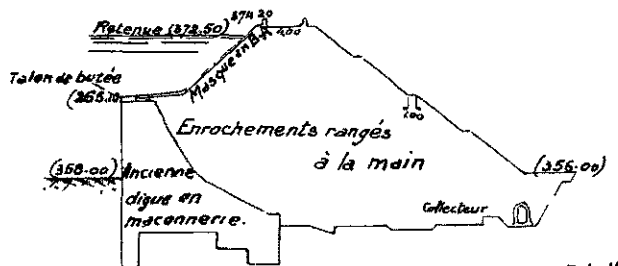
Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Epinal.

Indiquons tout d'abord que la nouvelle digue de Bouzey (9 km. d'Epinal) créera la retenue nécessaire à l'alimentation du bief de partage du Canal de l'Est (Branche Sud) ; longue de 500 m. environ, haute de 27 m. au maximum, elle est formée d'enrochements de grès métamorphique, (jusqu'à 200 kgs.) rangés à la main, et est placée immédiatement à l'aval de l'ancienne digue en maçonnerie, qui lui sert de mur de pied.

(Cette ancienne digue a été reconstruite à une cote réduite en 1902, après la rupture en 1895 de la première digue en maçonnerie).

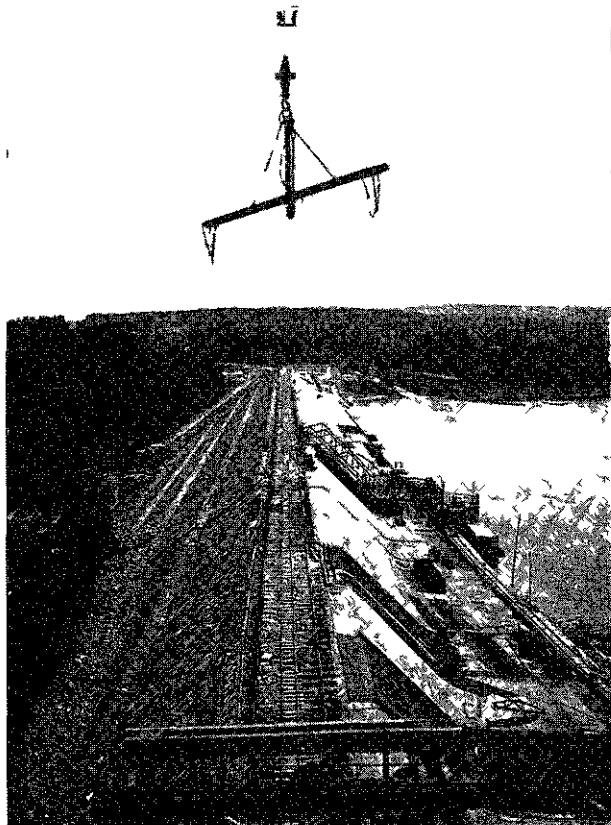
La retenue maximum sera de 8,5 millions de mètres cubes.

## BARRAGE EN ENROCHEMENTS RANGÉS À LA MAIN. PROFIL EN TRAVERS TYPE.

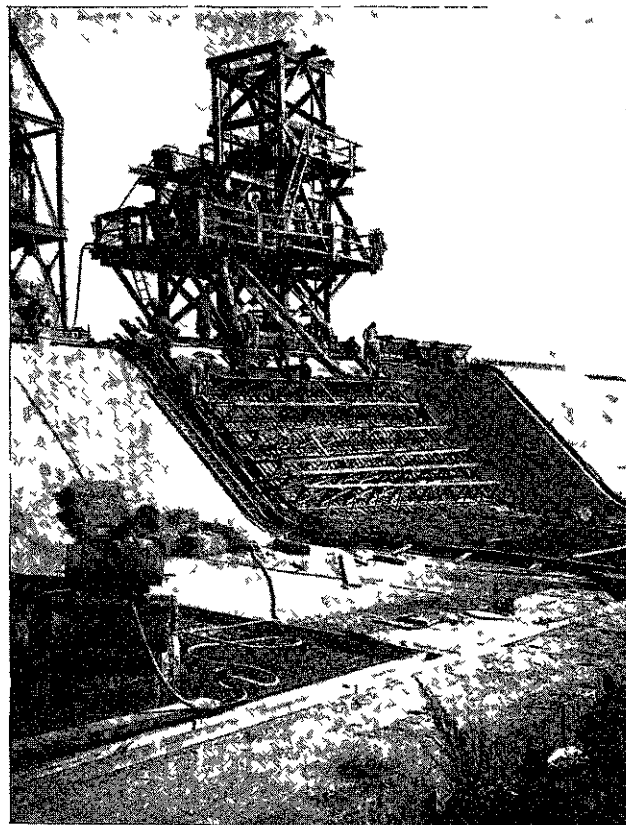


Echelle. 1/400

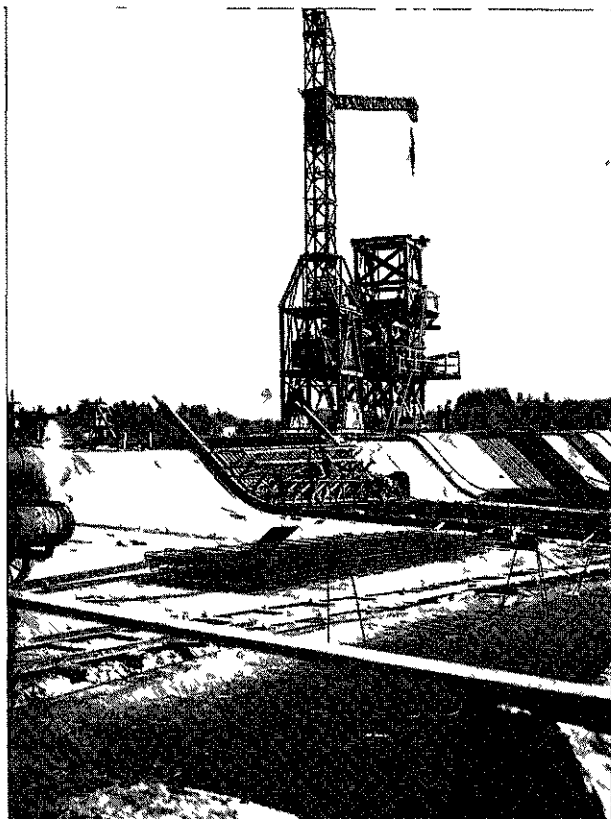
L'organe d'étanchéité, partie délicate de l'ouvrage, est constitué par un masque mince en béton fortement armé, de 0 m. 20 d'épaisseur. Ce masque est découpé en



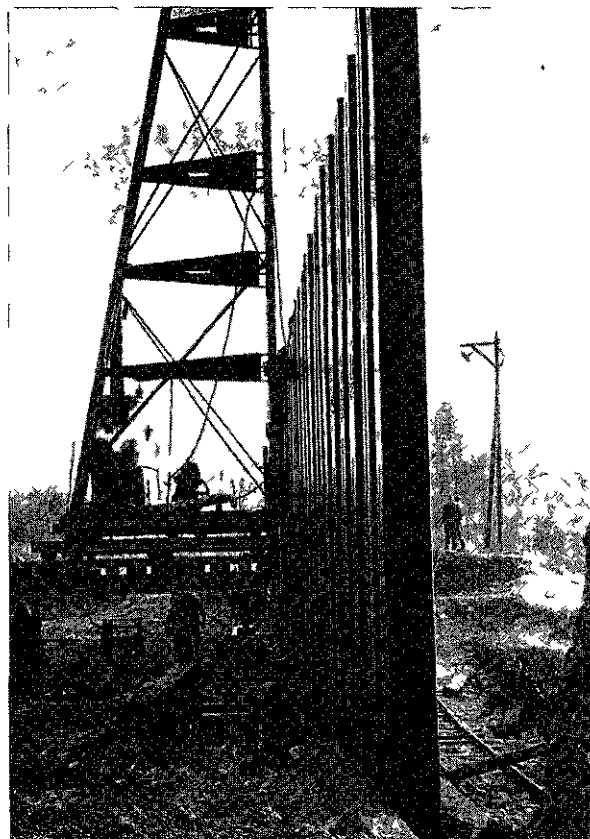
Vue d'ensemble de la digue



Coffrage métallique des panneaux centraux  
(le béton que l'on voit est un béton de foime)



Grue et tou à béton



Coffrage métallique des panneaux d'aile  
et construction d'un panneau



panneaux de 10 m. par des joints suivant la ligne de plus grande pente.

L'armature est constituée par deux nappes de fers de 12 mm, au quadrillage de 0 m. 10.

La granulométrie a été déterminée par la formule de Bolomey, après divers essais, de façon à obtenir un béton bien étanche. Le dosage est de 400 kgs. de ciment par m<sup>3</sup> de béton.

En raison de la pente à 45°, il a été nécessaire de coffrer. Deux systèmes de coffrages métalliques ont été prévus : l'un, pour les ailes de la digue, est constitué d'éléments indépendants (voir photo); l'autre, pour les panneaux du centre de la digue, tous semblables, est formé par un portique, mobile sur deux voies (voir photo).

Le béton est vibré : après divers essais de vibration électrique, il est apparu que sur ce chantier étendu, avec travail de jour et de nuit, en raison de la contre-pente du masque, de la densité du ferrailage, la vibration pneumatique était préférable.

Pour le travail en cause, la question principale nous paraît d'ailleurs être une bonne mise en place du béton, de façon à éviter les nids de cailloux : après quelques tâtonnements, les derniers résultats obtenus paraissent satisfaisants.

### III. — Consolidation de digue par rideau profond de palplanches métalliques.

par P. ARRIBEAUTE

Ingénieur des Ponts et Chaussées à Epinal.

En Mai 1936, une digue de l'embranchement du port d'Epinal, sur le Canal de l'Est (Branche Sud) vint à tasser brusquement de 60 centimètres, sur une zone de cent mètres environ, et les nombreuses fuites qui se produisirent, firent craindre une rupture complète. Le canal vidé, d'énormes entonnoirs apparurent dans le plafond du canal. Le phénomène n'était pas nouveau en période d'étiage de la Moselle, mais il présentait alors une ampleur exceptionnelle et jamais vue auparavant.

Le profil en travers ci-dessus indique la situation spéciale du canal à cet endroit, dominé par une falaise calcaire (muschel kalk) de 20 mètres environ, et construit en profil mixte dans l'ancien lit de la rivière (une

partie de la falaise s'était éboulée en 1931, obstruant le canal).

Au cours d'une campagne systématique de sondages qui fut entreprise, tant pour rechercher l'origine inconnue des désordres constatés depuis fort longtemps, et auxquels aucune solution satisfaisante n'avait pu être donnée jusqu'ici (corroyage d'argile, bétonnage armé ou non armé), que pour vérifier la nature des terrains à la base de la falaise et leur chance de tenue, on eut la surprise de trouver sous les alluvions de la Moselle ou les calcaires argileux formant le terrain du plafond, un banc de gypse compact (4 à 13 m. d'épaisseur), extrêmement dur (1) à l'état sec. Ce gypse saccharoïde (96 % de sulfate de chaux) est par contre très soluble dans l'eau.

Les sondages montrèrent également que, dans toute la partie du canal où la digue se rompait, la partie supérieure du banc de gypse avait été enlevée par érosion, sur 4 à 9 mètres d'épaisseur, et remplacée par des alluvions de Moselle (gros galets, gravier et sable).

Toutefois, des venues d'eau importantes sourçant sensiblement dans le plafond du canal, à l'aplomb de la ligne A, semblèrent indiquer un courant d'eau léchant le gypse non rodé : la stabilité du pied du coteau parut donc incertaine, au moins dans un certain avenir.

Cette considération jointe à l'incertitude sur le terrain de fondation, fit abandonner le projet un moment envisagé, d'une bache en béton armé fondée sur pieux forés profonds. (2)

Il fut donc décidé de consolider simplement la digue par un rideau de palplanches métalliques descendu jusqu'au gypse, et qui empêcherait en même temps, en période de basses eaux de la Moselle, le travail intense des eaux du Canal vers la rivière.

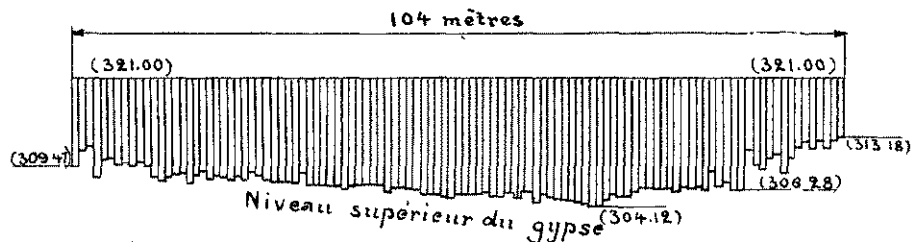
Quelques sondages fixèrent la longueur des palplanches à 16 m. (15 m. sur les ailes du rideau).

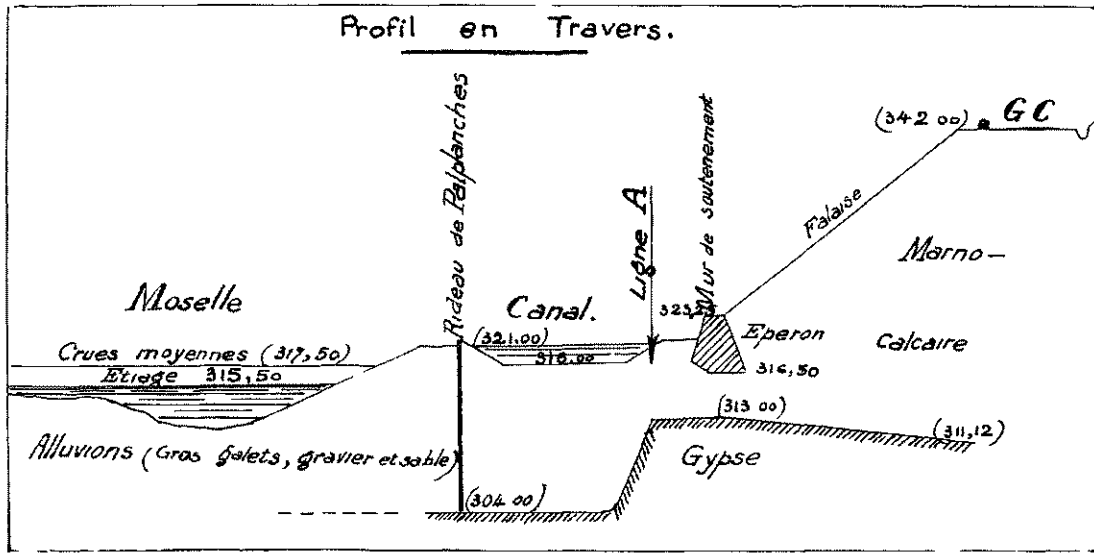
Pour des raisons de délais de laminage, le type choisi fut des Belval Z. IV (correspondant sensiblement aux Larsen IV), laminées en France depuis relativement peu de temps, par la Société Métallurgique de Knutange.

(1) Un puits et une amorce de galerie purent être descendus sur les affleurements supérieurs du banc.

(2) Une bache analogue, construite en 1919, existe à l'origine du même embranchement.

### . PROFIL EN LONG DU RIDEAU DE PALPLANCHES .



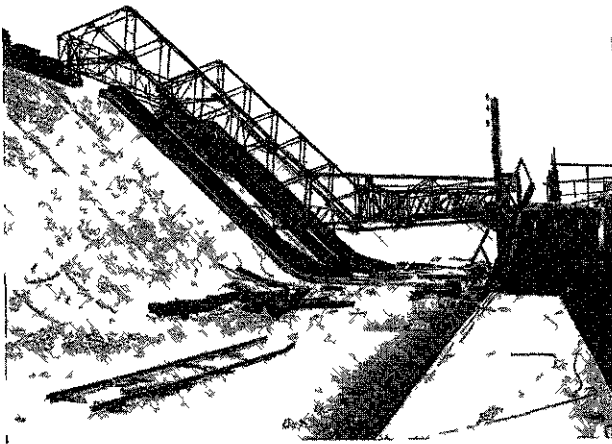


Disons de suite, que malgré nos craintes, nous n'avons pas eu de difficulté dans le battage, et que des bancs de gros galets furent traversés assez facilement (quelques millimètres d'enfoncement par coup)

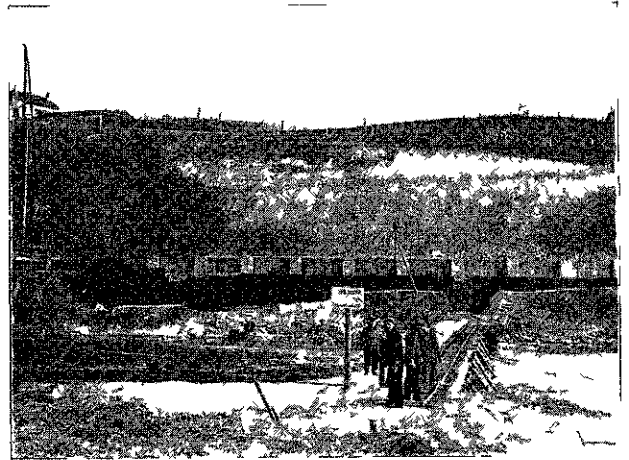
Elles sont battues avec une sonnette de 24 m, mouton à vapeur Tifine de 3 t (entreprise Courbot)

Signalons que, lors du battage, dès qu'un caisson (2 palplanches) arrivait sur le gypse, ce qu'on savait par les sondages, il bloquait presque instantanément, et « re-sonnait », tout essai ultérieur d'enfoncement étant alors vain

Le coût du rideau est d'environ 600.000 frs



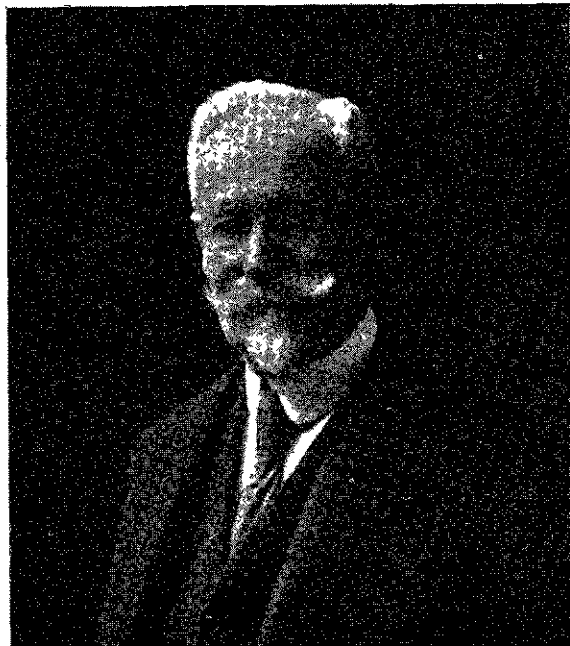
Vue prise de l'Intérieur du Canal



Vue d'ensemble du rideau et de la falaise



# NOTICE NÉCROLOGIQUE



**Charles LALLEMAND**  
(1857-1938)

Inspecteur Général des Mines en retraite,  
Directeur honoraire du Nivellement général de la France,  
Ancien Président de l'Académie des Sciences,  
du Bureau des Longitudes  
et de l'Union géodésique et géophysique internationale.

La mort de M. Charles LALLEMAND, survenue à Bussy (Haute-Marne), le 2 février 1938, a mis en deuil la Science et l'Administration françaises. Et déjà la carrière, droite et noble, qu'elle borne, revêt un aspect définitif, d'un exceptionnel relief. Car l'homme qui disparaît à la rare fortune de ne pas mourir tout entier. Une grande œuvre lui survit, appelée à durer, et avant qu'il s'efface peu à peu derrière elle, nous voudrions en quelques mots retracer les principales étapes d'une vie extraordinairement féconde, si diverse en ses travaux, si une par l'esprit.

## *Les premières années.*

Né à St-Aubin-sur-Aire (Meuse), M. LALLEMAND manifeste très tôt ses remarquables dispositions intellectuelles. A dix-sept ans, en 1874, il est admis à l'École Polytechnique, pour en sortir classé dans le Corps des Mines. Il continue brillamment ses études à l'École des Mines, en sort le premier, et bien vite il trouve magnifiquement sa voie.

## *Fondation du Service du Nivellement.*

C'était l'époque où s'élaborait en France, sous l'impulsion d'un grand Ministre, M. de Freycinet, un vaste programme de travaux publics. Son exécution exigeait impérieusement une connaissance plus précise du relief du sol : il fallait dès lors entreprendre ce que les géodésiens appellent le *nivellement* d'ensemble du pays. Un très vaste problème se trouvait posé.

Depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, la méthode nouvelle du *nivellement géométrique* s'était peu à peu développée, remplaçant celle du *nivellement géodésique*, dont la précision devenait insuffisante, eu égard aux nécessités industrielles modernes. Des opérations ainsi conduites s'étaient multipliées dans le pays, mais tout d'abord d'une manière fragmentaire, sans lien entre elles, ce qui menaçait d'entraîner, avec un désordre croissant, un immense gaspillage d'efforts.

C'est pourquoi, déjà sous le Second Empire, un gros effort avait été entrepris afin d'unifier les systèmes d'altitudes employés. Un technicien éminent, Bourdaloué, avait créé, sur tout le territoire national, un important réseau de nivellements, remarquablement précis pour son temps. Mais l'œuvre de Bourdaloué s'était bientôt avérée insuffisante, et les services même rendus par elle faisaient germer alors une idée nouvelle, celle d'un organisme permanent qui aurait la charge d'entretenir le réseau existant, et de le développer au fur et à mesure des besoins.

Presqu'au sortir de l'École des Mines, en 1880, M. LALLEMAND se voit, sur sa demande, attaché à la grande Commission interministérielle chargée de dresser le plan de l'œuvre à accomplir. L'année suivante, il est nommé Secrétaire du Comité d'exécution restreint constitué par elle. Bientôt, il en devient l'âme.

Sous son impulsion, de nouvelles méthodes d'opérations sont mises au point. Les instruments, les repères se perfectionnent. Les calculs se modernisent. Tout un personnel se forme, plein d'ardeur et de foi. Le *Service du Nivellement général de la France*, qui voit le jour en 1884, sous la forme d'un petit bureau d'études, puis prend en 1891 son organisation définitive, est essentiellement son œuvre. Aussi la direction lui en est elle confiée dès l'origine, et il la conserve pendant quarante quatre ans, jusqu'à sa retraite en 1928.

On ne peut signaler ici, et d'un mot seulement, que les principales contributions apportées par M. LALLEMAND à part des nivellements, dont toutes les parties ont été par lui minutieusement explorées, souvent largement enrichies, parfois totalement renouvelées. Il apporte aux instruments des améliorations universellement adoptées aujourd'hui. Il institue, sous le nom d'*abaques hexagonaux*, des procédés graphiques de calcul, propres à résoudre automatiquement les équations les plus compliquées. Le premier, il apporte méthodiquement aux mesures les corrections motivées par l'aplatissement du globe terrestre. Précurseur de Taylor, il adopte une formule moderne de rémunération du travail, qu'il appelle le *salaires parabolique*, et qui fait du

patron et de l'ouvrier de véritables associés. Il présente, pour évaluer la précision d'un réseau de nivellements, des formules nouvelles, admises internationalement en 1912, qui permettent de comparer plus efficacement la valeur des instruments et des méthodes; et d'orienter les recherches tendant à les améliorer.

Des dispositions ingénieuses, prises dès l'origine, ménagent de loin l'avenir. Un procédé commode de numérotage des repères permet de les retrouver aisément, quel qu'en soit le nombre futur. Un plan général, à la fois précis et souple, est fixé pour le vaste réseau à entreprendre; sur un large canevas de très haute précision, tout un échafaudage de lignes de plus en plus denses, seront nivelées avec une précision individuelle décroissante, sans que la précision d'ensemble du réseau en souffre; et l'on peut ainsi, tout en poursuivant l'exécution du programme général, faire porter à chaque moment l'effort sur les points où il est le plus utile. Les mesures adoptées pour la publication des nivellements, et celles, d'importance capitale, destinées à assurer la conservation du réseau par le remplacement régulier des repères disparus ou détruits, n'ont subi aucun changement et demeurent aujourd'hui encore, des modèles de simplicité et de logique.

Couronnant tant d'efforts, bientôt les premiers résultats apparaissent. Ils triplent la précision jusqu'alors réalisée, tout en réduisant sensiblement les prix de revient. La plupart des Services publics de l'Etat, les Départements, les Communes, de nombreuses entreprises privées, prennent l'habitude de recourir au Service du Nivellement. A l'heure actuelle, il a effectué, dans la France entière, plus de 160000 km de nivellements, et posé plus de 200000 repères, avec une dépense totale de l'ordre de 20 millions; cependant le programme primitif n'est encore réalisé que jusqu'à concurrence d'un peu plus du tiers, et des demandes de travaux nouveaux ne cessent d'affluer vers le Service, justifiant le développement initial prévu.

Grâce à de tels résultats, le Service du Nivellement ne tarde pas à jouir, à l'étranger, d'un prestige incontesté. Dans presque tous les pays civilisés il sert de modèle à la création d'organismes analogues.

Aujourd'hui, sur la terre entière, les seuls nivellements géométriques, extrêmement précis, classés dans la catégorie internationale des nivellements de haute précision, atteignent un développement de plusieurs centaines de milliers de kilomètres.

M. LALLEMAND a eu, en 1934, le privilège peu commun d'assister à la célébration du Cinquantenaire du Service fondé par lui. Il a pu mesurer, non sans fierté, le chemin parcouru par une institution qui, comme le Service Géographique de l'Armée ou l'Administration du Cadastre, est devenue indispensable à l'économie du pays.

#### *Travaux divers. — Observations marémétriques.*

Malgré son ampleur, l'œuvre ainsi réalisée n'a nullement suffi à absorber une activité qui s'accroissait à la mesure de tous les problèmes rencontrés. L'esprit toujours en éveil de M. LALLEMAND s'est intéressé aux questions les plus variées, et il est impossible de les citer toutes. Ses principaux travaux, en dehors de ceux relatifs au Cadastre et qui méritent une mention spéciale, traitent de questions connexes de l'art des nivellements.

C'est ainsi qu'il a fait des recherches sur les mouvements lents du sol décelés par les nivellements de précision; on lui doit également une étude théorique fort importante des marées de l'écorce terrestre.

Des innovations capitales ont été introduites par lui dans le mode de détermination du niveau moyen de la mer. Cette détermination est étroitement liée aux opérations de nivellement; en effet, en France comme dans la plupart des pays, les altitudes sont rapportées au niveau moyen de la mer, qu'il s'agit donc de mesurer. Pour y parvenir, M. LALLEMAND imagine un appareil remarquablement simple et peu coûteux, le *médimarémètre*, fondé sur un principe tout autre que les marégraphes, seuls utilisés avant lui. Les observations continues et nombreuses susceptibles d'être ainsi facilement amassées, pour un prix modique, ouvrent un large champ de recherches, qu'on commence seulement à explorer.

Elles ont permis à M. LALLEMAND de montrer que, contrairement à l'opinion alors accréditée, le niveau moyen de la mer est à peu près le même tout le long du littoral français, à de faibles irrégularités près, atteignant au plus quelques décimètres, et dues probablement à l'influence des vents dominants et des courants.

A l'heure actuelle, une quarantaine de tels instruments sont installés sur les rivages de la France ou de ses possessions extérieures, et plusieurs autres existent à l'étranger.

#### *Réfection du Cadastre.*

A ces divers travaux allait s'ajouter bientôt une autre tâche, d'une importance capitale, offerte, en raison de la vaste notoriété qu'il s'était acquise, à l'inlassable activité du fondateur du Service du Nivellement. Il s'agissait de la réfection des plans cadastraux, établis sans aucun lien pour les 36000 communes de France, d'ailleurs vieillis, souvent non tenus à jour, parfois d'une valeur topographique insuffisante et réduits à un intérêt purement fiscal. Pour remédier à leurs défauts de plus en plus manifestes, on se proposait de les reconstituer en les appuyant sur une triangulation générale du territoire, en liaison avec la carte régulière d'Etat-Major établie par le Service géographique de l'Armée, et avec les réseaux du Service du Nivellement. Ainsi le pays se trouverait doté d'un magnifique instrument d'étude pour les travaux de toute nature à effectuer sur le terrain.

Pour assurer la réalisation de ces projets, un Service technique du Cadastre est créé en 1888, rattaché à la Direction des Contributions directes, et M. LALLEMAND s'en voit confier la direction.

A cette gigantesque entreprise, il va consacrer, pendant une dizaine d'années, toute l'expérience acquise au Service du Nivellement, les ressources de son esprit, la vigueur de son enthousiasme. A nouveau, il recrute et forme un personnel compétent. Fidèle à ses habitudes, il perfectionne les instruments. Il met au point un ensemble de procédés simples, à fort rendement, souvent inédits.

Au point de vue théorique, il imagine un mode de calcul par fuseaux qui réduit à six le nombre des systèmes de coordonnées employés dans la triangulation cadastrale du pays, alors que l'ancien cadastre comporte autant de systèmes que de communes.

Malheureusement, les mesures prises s'avèrent d'une

nouveauté et d'une hardiesse peut-être trop grandes pour l'époque. En 1907, par suite d'une réduction massive des crédits, le Service technique du Cadastre est contraint à une diminution et à une modification considérables de son activité, et l'œuvre commencée, si pleine de promesses, se trouve brutalement interrompue. Depuis, le problème de la réfection du Cadastre reste posé. Mais les idées semées à profusion au début du siècle font peu à peu leur chemin dans les esprits. A la tentative avortée ont succédé d'autres essais, inspirés de principes analogues. On peut donc espérer qu'on s'engagera résolument un jour dans la voie ouverte il y a quarante ans, où M. LALLEMAND fera, une fois de plus, figure de précurseur.

#### *Distinctions honorifiques diverses.*

Par leur importance, leur variété, les travaux de M. LALLEMAND ne pouvaient manquer d'attirer sur lui l'attention. En 1910, il est élu à l'Académie des Sciences, et en 1917 au Bureau des Longitudes. Chacun de ces deux grands Corps scientifiques l'appelle ultérieurement à présider ses débats.

A l'Etranger, son œuvre est unanimement admirée, son nom partout connu. Il est membre de plusieurs Académies, docteur honoris causa de diverses Universités et Ecoles. Et cette haute réputation va lui permettre de jouer, après la guerre, dans les assises scientifiques internationales, un rôle de premier plan, qui est un de ses plus beaux titres à la reconnaissance du pays.

#### *Présidence de l'Union géodésique et géophysique internationale.*

En 1919, lors de la reprise de la coopération scientifique entre les nations, M. LALLEMAND est nommé, par acclamations, Président de l'Union géodésique et géophysique internationale. Pendant quatorze années, il en dirige les débats avec sa conscience et son habileté coutumières, dans des circonstances souvent difficiles, les affaires techniques se compliquant de questions d'ordre diplomatique. Sa grande faculté d'assimilation, sa merveilleuse facilité pour les langues, lui rendent aisées les fonctions délicates d'arbitre, d'organisateur, de conducteur. Sa haute culture transparaît à travers ses nombreuses et charmantes allocutions et improvisations.

Lorsque en 1933, il résigne ses fonctions, au terme de l'Assemblée de Lisbonne, une manifestation spontanée vient lui apporter le plus magnifique hommage, lors de la séance de clôture tenue à l'Université de Coïmbre. Une adresse lui est remise, portant les noms d'une cinquantaine de délégués officiels à l'Union et du personnel de l'Université. Les signataires, dit l'adresse, « sont heureux de témoigner, en ce moment solennel, « leur profonde sympathie au président Charles LALLEMAND, l'éminent savant qui, pendant plus de quarante ans, a conduit les travaux d'une prestigieuse organisation scientifique avec un dévouement et une compéten-

« ce incomparables. Ils lui expriment leurs sentiments de « profonde admiration pour ses éminentes qualités « d'homme et de savant ».

#### *L'homme.*

Ses qualités d'homme, ainsi soulignées, il faut en dire un mot en terminant. Pour tous ceux qui ont connu M. LALLEMAND, elles demeurent inséparables de sa brillante carrière, elles en éclairent les principaux aspects.

Avant tout, il a été un caractère. Passionnément épris de vérité, il n'hésitait jamais à prendre parti en faveur d'une cause qu'il estimait juste, et manifestait hautement son sentiment, sans le moindre égard pour son intérêt propre. Comme autrefois, « c'est une vertu rare au siècle d'aujourd'hui », et, poussée à ce degré, elle forçait le respect de ses contradicteurs et de ses adversaires.

Sa fermeté d'âme s'est manifestée une dernière fois, inchangée, dans la vaillance avec laquelle il a supporté, pendant plus de quatre ans, sans espoir, et pourtant luttant sans cesse, la maladie particulièrement cruelle qui devait l'emporter.

A cette qualité primordiale, M. LALLEMAND joignait une bonté profonde, qui n'en était sans doute qu'un autre aspect. Son accueil simple et cordial, même à l'égard des plus humbles, lui gagnait tous les cœurs.

Ses amis savaient pouvoir compter sur lui en toute circonstance, sa bienveillance envers les jeunes était sans limite et l'on n'oubliait pas sa haute stature droite, son allure restée si longtemps dégagée et sportive, sa belle physionomie attachante souvent parée d'un sourire ou animée par un regard malicieux.

A tout cela s'ajoutaient les milles ressources d'un esprit extrêmement cultivé et fin, enrichi encore par les nombreux voyages auxquels il aimait à s'adonner. Une humeur toujours égale, un enjouement aimable, fertile en anecdotes et en rapprochements inattendus, achevaient de lui donner un charme exquis.

On comprend le respect et l'affection dont, au soir d'une existence si pleine, M. LALLEMAND était entouré. Il menait une vie simple, auprès de la compagne qu'il avait choisie, et qui, tout au long de la route, sut être son appui. Il n'avait pas eu le bonheur de voir son foyer se peupler d'enfants; mais plusieurs neveux, une nombreuse famille lui vouaient un attachement profond. Au cœur de la petite cité industrielle de Bussy, dans la demeure familiale où il faisait de fréquents et longs séjours, il prenait figure de patriarche.

A tous ceux qui le pleurent, une pensée doit s'offrir, en guise de réconfort. Le Maître disparu ne vivra pas seulement par son œuvre admirable. Pour beaucoup d'hommes, d'autant plus nombreux que sa situation élevée attirait plus de regards, il demeure un exemple.

Jeân VIGNAL

*Ingénieur en Chef des Mines.*

*Directeur du Nivellement général de la France.*



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

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Statuts du corps du génie Rural.	Décret du 24 juin 1938	Agriculture	14 juillet 1938
Nomination d'un membre de la Commission Centrale des Machines à vapeur (M. Dodu).	Arrêté du 12 juillet 1938	Travaux publics	16 juillet 1938
Nomination des représentants de l'Administration des Travaux publics comme membres des Conseils d'administration des ports autonomes de Bordeaux et du Havre (MM. Tartrat et Aron).	Décret du 14 juillet 1938	Travaux publics	17 juillet 1938
Constitution de la Commission de conciliation pour les différents collectifs de travail dans les Mines, Minières et Carrières (MM. Defline, Parent, Daum).	Décret du 18 juillet 1938	—	19 juillet 1938
Nomination des Membres de la Commission chargée de l'examen des demandes de révision ou de résiliation de contrats de concession ou d'affermage passés par les collectivités locales (MM. Gilles-Cardin, Etienne).	Arrêté du 16 juillet 1938	Intérieur	20 juillet 1938
Extension aux marchés passée dans la métropole et dans les territoires algériens pour le compte des colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat des dispositions du décret du 12 décembre 1936 concernant le financement des marchés de l'Etat et des collectivités publiques.	Décret du 21 juin 1938	Finances	23 juillet 1938
Désignation des membres adjoints du Conseil supérieur des Travaux Publics.	Arrêté du 25 juillet 1938	Travaux publics	27 juillet 1938
Nomination d'un membre de la commission permanente des chaux et ciments (M. de Rouville).	—	—	—
Indemnités aux membres de la Cour Supérieure d'arbitrage ainsi qu'aux Commissaires du gouvernement et aux rapporteurs près ladite juridiction.	Décret du 22 juillet 1938	Justice	28 juillet 1938
Retraite anticipée des anciens combattants et victimes de la guerre en service dans les administrations et établissements de l'Etat.	Décret du 29 juillet 1938	Anciens combattants et pensionnés	30 juillet 1938
Frais de tournées payables aux fonctionnaires du service des mines au titre de l'Inspection du Travail.	Arrêté du 29 juin 1938	Travail	31 juillet 1938
Classement dans le corps des Inspecteurs généraux, commissaires en chef et commissaires du contrôle général des chemins de fer et des transports.	Décret du 29 juillet 1938	Travaux publics	3 août 1938
Indemnités pour frais de missions et de tournées.	Décret du 1 <sup>er</sup> août 1938	Travail	5 août 1938
Frais de mission et de déplacement alloués aux fonctionnaires et Agents du Ministère.	Décret du 29 juillet 1938	Air	6 août 1938
Utilisation de leur voiture personnelle pour l'exécution du service par certains fonctionnaires du Ministère.	—	—	—
Nomination d'un membre suppléant de la Cour supérieure d'Arbitrage (M. Galliot).	Décret du 1 <sup>er</sup> août 1938	Travail	10 août 1938

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Au sujet des dispositions des règlements d'administration publique du 29 juillet 1938 fixant les modalités d'application du décret loi du 17 juin 1938 sur la retraite anticipée aux anciens combattants et aux victimes de guerre en service dans les administrations et établissements de l'Etat.	Circulaire du 5 août 1938	Anciens combattants et pensionnés	10 août 1938
Désignation des représentants du Personnel à la commission de classement du cadre général des Travaux Publics et des Mines des Colonies.	Décret du 4 août 1938	Colonies	—
Approbation d'arrêtés du Gouverneur général de Madagascar attribuant une indemnité spéciale temporaire au Personnel en service dans cette colonie.	Décret du 5 août 1938	—	12 août 1938
Clauses de révision à insérer dans les marchés.	Circulaire du 10 août 1938	Economie Nationale	17 août 1938
Nomination d'un membre de la commission de révision ou de résiliation des contrats de transport public d'intérêt local (M. Gilles-Cardin).	Décret du 26 juillet 1938	Travaux publics	21 août 1938
Nomination des membres de la commission d'études des dépôts d'hydrocarbures (MM. Vasseur-Besson).	Arrêté du 18 août 1938	—	25 août 1938
Nomination d'un membre du Comité des équilibres tarifaires du Conseil Supérieur des transports (M. Blum-Picard).	Arrêté du 19 août 1938	—	—
Réorganisation des services de l'Administration centrale.	Décret du 21 août 1938	—	26 août 1938
Fixation des effectifs de l'Administration centrale.	—	—	—
Taux des indemnités représentatives des frais alloués aux membres du Comité Technique de la Vicinalité.	Décret du 10 août 1938	Intérieur	27 août 1938
Règlement d'administration publique pour déterminer les conditions d'application du décret-loi du 17 juin 1938 qui a modifié l'article 6 de la loi du 18 août 1936 sur les mises à la retraite par ancienneté.	Décret du 21 août 1938	Finances	—
Nomination du Vice-Président et des membres du Conseil Supérieur de la section française près l'exposition internationale de la technique de l'eau à Liège en 1939 (M. Lipmann).	Décret du 21 août 1938	Travaux publics	27 août 1938
Nomination du Président et des membres du Comité technique de la section française près l'exposition internationale de l'eau à Liège en 1939 (MM. Lipmann, Koch, Bloch).	Arrêté du 21 août 1938	—	—
Tarifs des frais de contrôle dus à l'Etat, pour l'année 1938, par les entrepreneurs de distribution d'énergie électrique.	Arrêté du 29 août 1938	—	31 août 1938
Frais de fonctionnement des comités techniques départementaux des transports et du comité de coordination des transports par fer et par route du conseil supérieur des transports.	Décret du 20 août 1938	—	2 septembre 1938
Interdiction aux fonctionnaires des cadres généraux des colonies de servir dans leur colonie d'origine.	Décret du 1 <sup>er</sup> septembre 1938	Colonies	—

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Règlement d'administration publique relatif à la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.	Décret du 20 août 1938	Intérieur	4 septembre 1938
Indemnité forfaitaire et remboursement des frais de déplacements des surarbitres.	Décret du 5 septembre 1938	Travail	8 septembre 1938
Modalités du fonctionnement du Conseil supérieur des services industriels et commerciaux des départements et des communes et nomination des membres des Présidents de sections et de rapporteurs de ce conseil (MM. Blum-Picard, Etienne, Briancourt, Partridge, Janet).	Arrêtés des 2-3 septembre 1938	Intérieur	11 septembre 1938
Régime de l'indemnité complémentaire en Indochine.	Décret du 1 <sup>er</sup> septembre 1938	Colonies	—
Organisation du Centre National de la recherche scientifique appliquée.	Décret du 10 septembre 1938	Education Nationale	14 septembre 1938
Nouvelles conditions d'attribution au Personnel du département des Colonies se déplaçant à l'étranger du supplément temporaire de perte au change.	Décrets du 4 septembre 1938 Arrêtés des 5-6 septembre 1938	Colonies	15 septembre 1938
Formes dans lesquelles les administrations de l'Etat, des départements, des Communes et des établissements de bienfaisance et d'assistance doivent porter à la connaissance des organisations artisanales les adjudications et marchés de travaux et de fournitures.	Arrêté du 12 septembre 1938	Travail	17 septembre 1938
Liste des auditeurs désignés pour suivre les cours du collège des hautes études de Défense nationale en 1938-1939 (MM. Giguet et Jarlier).	—	Défense Nationale	20 septembre 1938





# NOMINATIONS

## Tableau d'avancement des Ingénieurs des Mines

Par arrêté du 28 juillet 1938, le tableau d'avancement des ingénieurs des mines, a été fixé ainsi qu'il suit pour l'année 1938, savoir :

### A. — AVANCEMENT DE GRADE

*Pour le grade d'inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe*

(Inscriptions antérieures maintenues.)  
(Inscriptions nouvelles.)

#### CADRE ORDINAIRE

MM. *Daval, Dauvergne.*

#### CADRE DES SERVICES DÉTACHÉS

MM. *Despujols, Audibert.*

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

(Inscriptions antérieures maintenues.)  
(Inscriptions nouvelles.)

Néant.

### B. — AVANCEMENTS DE CLASSE

*Pour ingénieurs en chef hors classe.*

Néant.

*Pour ingénieurs en chef de 1<sup>re</sup> classe*

MM. *Lenhardt, Fanton d'Andon.*

*Pour ingénieurs ordinaires de 1<sup>re</sup> classe.*

MM. *Grard, Chéradame, Desportes, Savornin, Bondon, Charbonneaux.*

*Pour ingénieurs ordinaires de 2<sup>e</sup> classe.*

MM. *Richard, Frereau, Latourte, Bernadet, Schneider, Samuel, Desrousseaux.*

Par arrêté du 28 juillet 1938, les avancements suivants ont été accordés, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1938, dans le personnel des ingénieurs des mines, savoir :

*Ingénieurs ordinaires de 2<sup>e</sup> classe promus à la 1<sup>re</sup> classe.*

MM. *Grard, Chéradame, Desportes, Savornin, Bondon, Charbonneaux.*

*Ingénieurs ordinaires de 3<sup>e</sup> classe promus à la 2<sup>e</sup> classe.*

MM. *Richard, Frereau, Latourte, Bernadet, Schneider, Samuel, Desrousseaux.*

Par arrêté en date du 4 août 1938, le diplôme d'ingénieur au corps des mines a été accordé aux élèves-ingénieurs sortant de l'école nationale supérieure des mines dont les noms suivent :

MM. *Denis (Albert-Etienne-Jean).*

*Mialaret (François-Bernard-Marie-Georges).*

*Blanchard (Jean-Raymond-Edouard).*

*Riffaud (Ernest-Jean).*

Par décret en date du 6 août 1938, ont été nommés élèves ingénieurs des ponts et chaussées, pour prendre rang à dater du 16 octobre 1938, les ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat dont les noms suivent, savoir :

MM. *Meynier (Henri), Broc (Edouard), Cassard (Jean).*

Aux termes des décrets en date du 3 août 1938, MM. *Albouy (Emile-Henri-Marius), Lecocq (Aimable-Victor), et Vergnieud (Jean),* 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 arrêté en date du 20 août 1938 :

M. *Dauvergne*, commissaire en chef hors classe au contrôle général des chemins de fer et des transports a été nommé à compter du 1<sup>er</sup> avril 1938 inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe du contrôle (emploi vacant).

MM. *Prot et Godin*, commissaires de 1<sup>re</sup> classe au contrôle général des chemins de fer ont été nommés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1938 commissaire en chef de 2<sup>e</sup> classe, 2<sup>e</sup> échelon (emplois vacants).

Les avancements ci-dessous indiqués ont été accordés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1938 aux commissaires en chef et aux commissaires au contrôle général des chemins de fer et des transports, dont les noms suivent, savoir :

Commissaires en chef de 2<sup>e</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon, promus commissaires en chef de 1<sup>re</sup> classe : MM. *Eguillon, Raby.*

Commissaires en chef de 2<sup>e</sup> classe, 2<sup>e</sup> échelon, promus au 1<sup>er</sup> échelon de la 2<sup>e</sup> classe : MM. *Robert, Creange.*

Commissaires de 3<sup>e</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon, promus commissaires de 2<sup>e</sup> classe : MM. *Charbonneaux, Dodu.*

Par application de l'article 3 du décret du 22 avril 1936 :

M. *Roy (René)*, ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées a été nommé commissaire en chef de 1<sup>re</sup> classe au contrôle général des chemins de fer et des transports à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938.

M. *Martin (Louis-Jean)*, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, nommé commissaire en chef au contrôle à dater du 16 avril 1938, prendra rang à la même date dans le 1<sup>er</sup> échelon de la 2<sup>e</sup> classe.

M. *Sigmann*, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, nommé commissaire au contrôle à dater du 16 juin 1938 prendra rang à la même date dans la 2<sup>e</sup> classe du grade de commissaire.

M. *Doumenc*, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, nommé commissaire au contrôle à dater du 16 juin 1938, prendra rang à la même date dans la 2<sup>e</sup> classe du grade de commissaire.

Par application des dispositions transitoires du décret du 29 juillet 1938 ont été fixés comme suit à dater du 1<sup>er</sup> août 1938, le grade et la classe des commissaires en chef et commissaires au contrôle général des chemins de fer et des transports dont les noms suivent, savoir :

M. *Robert*, commissaire en chef hors classe.

MM. *Charbonneau*, *Dodu*, *Sigmann*, commissaires de 1<sup>re</sup> classe.

À la date du 1<sup>er</sup> août 1938 l'ordre d'ancienneté des commissaires en chef et commissaires au contrôle a été fixé de la manière suivante en vue des avancements ultérieurs, savoir :

*Commissaire en chef hors classe.*

M. *Robert*, à dater du 1<sup>er</sup> août 1938.

*Commissaires en chef de 1<sup>re</sup> classe.*

M. *Roy*, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938.

M. *Eguillon*, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938.

M. *Raby*, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938.

*Commissaires en chef de 2<sup>e</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon.*

M. *Creange*, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938.

M. *Martin*, à dater du 16 avril 1938.

*Commissaires en chef de 2<sup>e</sup> classe, 2<sup>e</sup> échelon.*

M. *Bachet*, à dater du 16 avril 1937.

M. *Julien*, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1937.

M. *Prot*, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938.

M. *Godin*, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1938.

*Commissaires de 1<sup>re</sup> classe.*

M. *Charbonneau*, à dater du 1<sup>er</sup> août 1938.

M. *Dodu*, à dater du 1<sup>er</sup> août 1938.

M. *Sigman*, à dater du 1<sup>er</sup> août 1938.

*Commissaires de 2<sup>e</sup> classe.*

M. *Doumenec*, à dater du 16 juin 1938.



Par décret du 21 août 1938, les inspecteurs généraux des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe dont les noms suivent savoir :

MM. *Girard* (Edmond-Victor-Marie-Joseph);

*Lemoine* (Charles-Clément-Auguste).

ont été 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. *Guyot* et *Richard*, inspecteurs généraux des

ponts et chaussées de 1<sup>re</sup> classe, admis à faire valoir leurs droits à la retraite et maintenus en fonctions jusqu'à la remise de leur livret de pension.



Par décret du 21 août 1938, 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. *Buisson* (René-Jean-Auguste);

*Broquaire* (Raymond-Joseph);

*Schwartz* (Maurice-Marie-Ernest).

ont été 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, d'une part à la cessation effective des services de M. *Theron*, inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension, et, d'autre part, à l'attribution effective de la 1<sup>re</sup> classe du grade d'inspecteur général des ponts et chaussées à MM. *Girard* et *Lemoine*, promus par décret en date de ce jour.



### Cabinet du Ministre

Par arrêté du 24 août 1938, le cabinet du ministre des travaux publics a été ainsi constitué :

*Directeur du Cabinet.*

M. *Berthelot*, ingénieur des mines.

*Chef des services techniques du cabinet.*

M. *Samuel*, ingénieur des mines.

*Conseiller technique*

M. *Faivre d'Arcier*, inspecteur des finances.

*Chef du secrétariat particulier.*

M. *Ivan Labry*, secrétaire de la compensation au ministère du commerce.

*Service parlementaire.*

Sénat. — M. *Pignef*.

Chambre des députés. — M. *Crouzet*.

*Attaché.*

M. *Jean Madelaigne*.

*Chargés de mission.*

M. *Gaston Martin*, professeur à la faculté de Bordeaux.

M. *Lacam*.



Par arrêté du 18 août 1938, le tableau d'avancement des ingénieurs des ponts et chaussées a été fixé ainsi qu'il suit pour l'année 1938, savoir :

A. — AVANCEMENTS LE GRADE

1<sup>o</sup> Pour le grade d'inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe.

a) Inscriptions antérieures maintenues;

b) Inscriptions nouvelles :

Cadre ordinaire. — MM. *Outrey, Dutarel.*  
Cadre des services détachés. — MM. *Picard, Gassier, Grelot.*

2° Pour le grade d'ingénieur en chef de 2° classe

- a) Inscriptions antérieures maintenues;
- b) Inscriptions nouvelles :

MM. *Lesbre, Litz, Maréchal, Magnien, Lévy (Louis), Maudet, Le Port, Marcé, Commelin, Martin (René), Charreau, Legoux.*

B. — AVANCEMENTS DE CLASSE.

1° Pour ingénieur en chef hors classe.

MM. *Durringer, Ladefroux, Poupet, Briancourt.*

2° Pour ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe.

MM. *Testanier, Buovolo, Martinet, Vidal, Gibert, Créange, Pouyat, Ygoulin, Desvignes, Leroux, Rapilly, Robert.*

3° Pour ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe.

MM. *Pascal, Dorche, Cordonnier, Cottard, Ehrmann, Lecomte, Favier, Brunot, Lizée, Cunéo, Lapébie, Lévy (Gilbert), Hémar, Cadenat, Robinson, Alix, Teissier du Cros, Macarez, Pelnard-Considère, Lescanne, Joubert, Chevereau, Carpentier, Dutilleul, Lamouroux, Gonon, Griveaud.*

4° Pour ingénieur ordinaire de 2° classe.

MM. *Beltrémieux, Caillol, Bize, Amelin, Foin, Jeandet, Mathis, Franc, Le Bel, Bernheim, Bideau, Longeaux, Mériaux, Agard, Martin (Antoine), Feron, Fournet, Bufnoir, Lazard, Bringer, Lambert de Frondeville, Pillot, Olivier, de Lisle, Blondeau, Dollet, Rollet, Barbet, Bertelot, Lamoureux, Piquemal.*

Par arrêté du 19 août 1938, les avancements suivants ont été accordés dans le personnel des ingénieurs des ponts et chaussées, savoir :

1° Ingénieurs en chef de 1<sup>re</sup> classe promus hors classe.

MM. *Durringer, Ladefroux, Poupet, Briancourt.*

2° Ingénieurs en chef de 2° classe promus à la 1<sup>re</sup> classe.

MM. *Testanier, Buovolo, Martinet, Vidal, Gibert, Créange, Pouyat, Ygoulin, Desvignes, Leroux, Rapilly, Robert.*

3° Ingénieurs ordinaires de 2° classe promus à la 1<sup>re</sup> classe

MM. *Pascal, Dorche, Cordonnier, Cottard, Ehrmann, Lecomte, Favier, Brunot, Lizée, Cunéo, Lapébie, Lévy (Gilbert), Hémar, Cadenat, Robinson, Alix, Teissier du Cros, Macarez, Pelnard-Considère, Lescanne, Joubert, Chevereau, Carpentier, Dutilleul, Lamouroux, Gonon, Griveaud.*

4° Ingénieurs ordinaires de 3° classe promus à la 2° classe

MM. *Beltrémieux, Caillol, Bize, Amelin, Foin, Jeandet, Mathis, Franc, Le Bel, Bernheim, Bideau, Longeaux, Mériaux, Agard, Martin (Antoine), Feron, Fournet, Bufnoir, Lazard, Bringer, Lambert de Frondeville, Pillot, Olivier, de Lisle, Blondeau, Dollet, Rollet, Barbet, Bertelot, Lamoureux, Piquemal.*

L'effet de ces dispositions remontera au 1<sup>er</sup> juillet 1938.

Par décret en date du 7 septembre 1938, M. *Gervais de Rouville* (Henri-Pierre-André), inspecteur général des ponts et chaussées, directeur du service des phares et balises, nommé, par décret du 13 novembre 1937, pour une durée d'un an, professeur du cours de « travaux maritimes » à l'école nationale des ponts et chaussées, à ladite école, est confirmé dans son emploi à titre définitif, à dater du 15 octobre 1938.

### Cabinet du Ministre

Par arrêté en date du 1<sup>er</sup> septembre 1938, ont été nommés au cabinet du ministre des travaux publics :

*Conseil juridique.*

M. *Bernard Chenot*, auditeur au conseil d'Etat.

*Chargé de mission.*

Mlle *Aubin*, rédacteur au ministère des travaux publics.

*Attaché.*

Mme *Albert*, commis au service régional des assurances sociales de Paris.

Par décret en date du 15 septembre 1938, M. *Ailleret* (Pierre-Marie-Jean), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées hors cadres, a été nommé, à dater du 15 octobre 1938, à titre provisoire, pour une durée d'un an, professeur du cours d'électricité appliquée à l'école nationale des ponts et chaussées, en remplacement de M. Caudrelier, dont la démission est acceptée.

Par décret en date du 15 septembre 1938, M. *Dayras*, maître des requêtes au conseil d'Etat, a été nommé, à dater du 15 octobre 1938, à titre provisoire, pour une durée d'un an, professeur adjoint du cours de droits administratifs à l'école nationale des ponts et chaussées, en remplacement de M. Georges Michel, dont la démission est acceptée.



## MUTATIONS

Par arrêté du 13 juillet 1938, *M. Martin* (Jean), ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées en stage à l'inspection générale des travaux publics des colonies, a été mis à la disposition du ministère des colonies pour être affecté à un poste de son grade, à dater du 15 août 1938.

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.

Par arrêté du 25 juillet 1938, *M. Boissin*, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Saint-Lô, à la résidence de Cherbourg, de l'arrondissement du Nord des services ordinaire et maritime du département de la Manche.

Il a été attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique, dans les limites de l'arrondissement du Nord.

Par arrêté du 25 juillet 1938, *M. Jean*, ingénieur des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées), à Cherbourg, a été chargé, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1938, à la résidence de Saint-Lô, dans les conditions fixées par la circulaire du 15 janvier 1938, de l'intérim de l'arrondissement du Sud des services ordinaire et maritime du département de la Manche.

Il a été attaché, en outre, au service de contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique, dans les limites de l'arrondissement du Sud.

Par arrêté du 27 juillet 1938, *M. Régnier*, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Chaumont, destiné au service colonial, a été mis, à dater du 1<sup>er</sup> août 1938, à la disposition du ministère des colonies.

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.

Par arrêté en date du 5 août 1938, *M. Pezet*, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, en congé sans traitement, a été réintégré dans les cadres de l'administration des travaux publics et chargé, à la résidence de Nevers, des services ci-après désignés, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1938, en remplacement de *M. Coquand*, appelé à une autre destination, savoir :

1<sup>o</sup> Arrondissement du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Nièvre ;

2<sup>o</sup> Arrondissement du service de la navigation de la Loire (2<sup>e</sup> section).

Il a été attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie élec-

trique dans le département de la Nièvre et au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de la Loire (2<sup>e</sup> section).

Par arrêté du ministre des colonies en date du 4 août 1938, *M. Martin* (Jean), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3<sup>e</sup> classe du 1<sup>er</sup> octobre 1935, mis à la disposition du ministère des colonies, dans la position de service détaché, à dater du 15 août 1938, a été classé dans le cadre général des travaux publics des colonies au grade d'ingénieur principal de 4<sup>e</sup> classe (2<sup>e</sup> échelon), pour compter du 15 août 1938, et a été affecté en Indochine.

Par arrêté en date du 17 août 1938, *M. Le Gorgeu*, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, remis par le ministère des colonies à la disposition de l'administration des travaux publics, a été réintégré dans les cadres de ladite administration, et chargé, à la résidence de Boulogne-sur-Mer, de l'arrondissement de Boulogne du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Pas-de-Calais, en remplacement de *Condemine*, précédemment appelé à une autre destination.

Il a été attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique du département du Pas-de-Calais et au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de la Liane.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1938.

Par arrêté en date du 17 août 1938 :

*M. Bernadet*, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des mines à Bordeaux, a été chargé, à la résidence de Clermont-Ferrand, du sous-arrondissement minéralogique de Clermont-Ferrand-Nord, en remplacement de *M. Bureau*, précédemment appelé à une autre destination.

*M. Fenelon*, ingénieur des travaux publics de l'Etat de 1<sup>re</sup> classe (service des mines) à Strasbourg, a été chargé dans les conditions fixées par la circulaire du 15 janvier 1938, de l'intérim du sous-arrondissement minéralogique de Bordeaux, en remplacement de *M. Bernadet*, appelé à une autre destination.

*M. Fortin*, ingénieur des travaux publics de l'Etat de 1<sup>re</sup> classe (service des mines) à Longwy, a été chargé, dans les conditions fixées par la circulaire du 15 janvier 1938, de l'intérim du sous-arrondissement minéralogique de Limoges, poste vacant.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> septembre 1938.

Par arrêté du 19 août 1938, *M. Demartini*, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Paris, a été

mis à la disposition du gouvernement général de l'Algérie, pour être chargé à la résidence de Constantine, par permutation avec M. *Piraud*, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Constantine, remis par le gouvernement général de l'Algérie à la disposition du ministère des travaux publics, qui sera réintégré dans les cadres de l'administration des travaux publics et chargé, à la résidence de Paris, des fonctions de secrétaire de la 2<sup>e</sup> section du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. Demartini.

M. *Demartini* 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.

Les dispositions ci-dessus auront leur effet à dater du 15 septembre 1938.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 18 août 1938, M. *Regnier* (Jean-Baptiste), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3<sup>e</sup> classe du 1<sup>er</sup> octobre 1935, mis à la disposition du ministère des colonies dans la position du service détaché depuis le 1<sup>er</sup> août 1938, a été classé, à compter de la même date, dans le cadre général des travaux publics des colonies au grade d'ingénieur principal de 4<sup>e</sup> classe (2<sup>e</sup> échelon) et affecté à l'Afrique occidentale française.

Aux termes d'un arrêté du 21 août 1938 :

M. *Girard*, inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, chargé du 2<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, sera chargé du 14<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, en remplacement de M. Théron, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

M. *Noël*, inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, chargé du 17<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, sera chargé du 2<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées en remplacement de M. Girard.

M. *Bufquin*, inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, sera chargé du 17<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, en remplacement de M. Noël.

Ces dispositions auront leur effet à dater du jour de la cessation effective des services de M. Théron.

Jusqu'à cette date M. *Bufquin* restera chargé de l'étude de la coordination sur l'ensemble du territoire et plus spécialement dans la région parisienne, des travaux de voirie intéressant plusieurs départements ministériels.

Par arrêté du 21 août 1938 :

M. *Vasseur*, inspecteur général des ponts et chaussées de 1<sup>re</sup> classe, a été nommé président de la 2<sup>e</sup> section du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. Parent, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Cette disposition aura son effet à dater du 1<sup>er</sup> août 1938.

M. *Broquaire*, nommé inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, pour prendre rang à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée, sera chargé, en cette qualité, du 12<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, en remplacement de M. Vasseur.

A titre provisoire et jusqu'au jour de l'entrée en fonctions de M. Broquaire, M. *Vasseur*, président de la 2<sup>e</sup> section du conseil général des ponts et chaussées, restera chargé en outre du 12<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées.

Par arrêté en date du 1<sup>er</sup> septembre 1938, M. *Bureau* (Jacques-Joseph), ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des mines à Nancy, a été placé, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1938, dans la situation de congé hors cadres et autorisé à entrer au service de la société des phosphates tunisiens et des engrais et produits chimiques en qualité de directeur technique.

Par décision du 2 septembre 1938 a été fixée au 16 septembre 1938 la date à laquelle cessera définitivement ses services M. *Théron*, inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, admis à la retraite à dater du 13 juillet 1938 et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

En conséquence, a été également fixée au 16 septembre 1938 la date à laquelle prendront effet :

1<sup>o</sup> Les dispositions du décret du 21 août 1938 par lequel M. *Buisson*, ingénieur en chef hors-classe des ponts et chaussées, a été nommé au grade d'inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe.

2<sup>o</sup> Les dispositions de l'arrêté du 21 août 1938 par lequel :

a) M. *Girard*, inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, chargé du 2<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, a été chargé du 14<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, en remplacement de M. Théron ;

b) M. *Noël*, inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, chargé du 17<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, a été chargé du 2<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, en remplacement de M. Girard ;

c) M. *Bufquin*, inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, a été chargé du 17<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, en remplacement de M. Noël.

Par arrêté du 7 septembre 1938, M. *Labaye*, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, chargé à la résidence de Metz, par arrêté en date du 31 mars 1938, du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Moselle, a été chargé en outre à la même résidence à dater du 1<sup>er</sup> avril 1938 du service de contrôle de la ligne nouvelle de Dieulouard à Rémilliy (région Est).

Aux termes d'un arrêté en date du 6 septembre 1938, M. *Piraud*, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, chargé des fonctions de secrétaire de la 2<sup>e</sup> section du conseil général des ponts et chaussées, sera attaché en outre, à dater du 15 septembre 1938, au service de l'inspection générale du contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

Par arrêté en date du 6 septembre 1938, M. *Desrousseaux*, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des mines, affecté au service de la carte géologique de la France et destiné au service colonial, a été mis à la disposition du ministère des colonies, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1938.

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.

Par arrêté en date du 6 septembre 1938, M. *Vieilliard*, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Bordeaux, a été chargé sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1938, à la résidence de Chartres, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département d'Eure-et-Loir, en remplacement de M. *Saulgeot*, appelé à une autre destination.

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

Par arrêté en date du 6 septembre 1938, M. *Lamorre*, ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Nîmes, a été chargé, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1938, à la résidence de Moulins, du service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Allier, en remplacement de M. *Buisson*.

Par arrêté en date du 6 septembre 1938, M. *Ahu*, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Laval,

destiné au service colonial, a été mis à la disposition du ministère des colonies, à dater du 15 septembre 1938.

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 10 septembre 1938, M. *Buisson*, nommé inspecteur général des ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe, pour prendre rang à dater du 16 septembre 1938, sera chargé, en cette qualité, du 3<sup>e</sup> arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées, à dater du jour de la cessation effective des services de M. *Guyot*, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

Pendant la période comprise entre le 16 septembre 1938 et la date de cessation effective des services de M. *Guyot*, M. *Buisson* sera adjoint à ce dernier.

Par arrêté du 19 septembre 1938, M. *Merlin*, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, désigné pour accomplir un stage au ministère des colonies (inspection générale des travaux publics) et destiné au service colonial, a été mis, à dater du 15 septembre 1938, à la disposition du ministère des colonies.

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.

Par arrêté du 17 septembre 1938, M. *Larriban* (Elisée), ingénieur des travaux publics de l'Etat de 1<sup>re</sup> classe à Pau, a été chargé, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1938, dans les conditions fixées par la circulaire ministérielle du 15 janvier 1938, à la résidence d'Oloron, de l'intérim de l'arrondissement d'Oloron, du service ordinaire des ponts et chaussées du département des Basses-Pyrénées, en remplacement de M. *Ligouzat*, appelé à une autre destination.

Il sera attaché, en outre, au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Adour (4<sup>e</sup> section).



## Modifications dans la répartition des Services

Par arrêté du 25 juillet 1938, le service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département de l'Orne a été organisé à nouveau de la manière suivante, à dater du 1<sup>er</sup> août 1938,

savoir :

*Ingénieur*

M. *Dumas*, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Alençon.

# LÉGION D'HONNEUR

Par décret en date du 6 août 1938, rendu sur la proposition du ministre des travaux publics, ont été promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

## *Au grade de commandeur*

M. *Tartral* (Paul), inspecteur général des ponts et chaussées, président de section au conseil général des ponts et chaussées. Officier du 19 septembre 1920.

## *Au grade d'officier*

M. *Frontard* (Jean), inspecteur général des ponts et chaussées. Chevalier du 19 septembre 1920.

M. *Moreau* (Paul-Henri), inspecteur général des ponts et chaussées. Chevalier du 28 décembre 1918.

M. *Schwartz* (Maurice-Marie-Ernest), ingénieur en chef des ponts et chaussées à Melun. Chevalier du 9 février 1924.

## *Au grade de chevalier*

M. *Ducoussot* (Gratien-Justin), ingénieur des ponts et chaussées à Moulins ; 23 annuités 9 mois (2 ans 6 mois de mobilisation).

M. *Peyre* (Paul-Henri), ingénieur en chef des ponts et chaussées à Guéret ; 23 annuités (4 ans 1/2 de mobilisation).

M. *Rème* (Edmond-Xavier), ingénieur en chef des ponts et chaussées à Alger ; 35 annuités 7 mois (1 an 7 mois de mobilisation).

## COMMUNICATIONS PERSONNELLES

### I. — Changements d'adresse

PONTS ET CHAUSSÉES.

#### *Ingénieurs en chef*

MM.

*Bourgoïn*, La Floride à St Servan-sur-Mer (Ille-et-Vilaine).

*Dou*, 30, avenue de Bordeaux, Villa d'Ossau, Pau.

*Gramain*, 86, avenue de Royat, Chamalières (P.-de-D.).

*Labaege*, 10, rue de l'Esplanade, Metz.

*Vauthier*, 59, rue du Bourg, Bar-le-Duc.

#### *Ingénieurs ordinaires*

MM.

*Couderq*, 6, rue Charles Coulier, Hanoi (au lieu de 6, rue Charles Carlier indiquée précédemment).

*Cunéo*, Inspection générale des travaux publics, Dakar.

*Glasser*, 130, avenue Victor Hugo, Paris (16<sup>e</sup>).

*Longeaux*, 29, rue de Sèvres, Paris (6<sup>e</sup>).

MINES.

#### *Ingénieurs ordinaires*

MM.

*Guéronik*, 3, rue d'Armagnac, Rodez.

*Sasportès*, 8, chaussée de la Muette, Paris (16<sup>e</sup>).

### II. — Démission d'un Membre de l'Association

M. *Pariset*, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées.

### III. — Décès

MM.

de *Launay*, Inspecteur général des Mines en retraite.

*Naboulet*, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées en retraite.

Dans le numéro du *Bulletin d'avril-mai* 1938, nous avons annoncé, par suite d'une erreur dont nous nous excusons, le décès de M. *Dou* Auguste, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées en retraite, alors qu'il s'agissait de son frère M. *Dou* Paul, Ingénieur en chef des Poudres en retraite.

### IV. — Pension de famille

*La Bourboule*, Mère d'Ingénieur P. C. reçoit familles et amis P. C. M., jeunes filles et jeunes gens non accompagnés, dans pension de famille, Villa Internationale, sur Parc, tout confort, nourriture 1<sup>er</sup> ordre, 3 minutes Thermes, jardins, garage. En septembre 32-38 frs, pension tout compris. Enfants non accompagnés et jeunes filles seules acceptées.



La Bourboule. — Villa internationale

# INDEX DES ANNONCES



<b>Adductions et distributions d'eau</b> Sté Auxiliaire des Distributions d'eau	<b>Entreprises Electriques</b> L'Entreprise Industrielle.	<b>Moteurs Electriques</b> Forges et Ateliers de Constructions Electriques de Jeumont.
<b>Appareils de levage</b> Titan de France.	<b>Entreprises Générales Industrielles</b> Cie d'Entreprises Electro-Mécaniques Société Générale d'Entreprises. Cie Générale d'Entreprises Electriques L'Entreprise Industrielle. Compagnie Parisienne pour l'Industrie des chemins de fer.	<b>Moteurs à huile lourde</b> Renault
<b>Assèchement</b> Les Travaux souterrains	<b>Entreprises de Travaux Publics</b> Batignolles (Sté de Construction des) Entreprises Billiard Boussiron Société Limousin Montcocol Sté d'Entreprises Industrielles et de Travaux Publics Venot et Cie <b>Epuraton des eaux. Assainissement</b> Sté Française de Salubrité	<b>Offices Techniques</b> O. T. U. A.
<b>Bennes</b> Benoto Gallia	<b>Explosifs</b> Davey Bickford Smith et Cie	<b>Pavage - Revêtements</b> La Route Lassailly et Bichebois Rol, Lister et Cie. Sté Routière Colas La Route Moderne Sté An. pour la Construction et l'En- retien des Routes Sté Générale des Routes Economiques Société Traga
<b>Bijoux</b> Godchot Soulat	<b>Fondations</b> Pieux Franki	<b>Peintures</b> Alfred Freitag Bernard Frères Kiffer et Hamaide Luquet et Cie (Hoerner)
<b>Chaux et Ciments</b> Ciments Français (Sté des) de Lafarge et du Teil Lambert frères Poliet et Chausson Union des Consommateurs	<b>Goudronnage</b> Lassailly et Bichebois.	<b>Pelles Mécaniques</b> Pinguely
<b>Cabestans - Treuils</b> Hillairet	<b>Matériel de Chemins de Fer</b> Cie Gle de Construction et d'Entretien de Matériel de Chemins de Fer Sté Parisienne pour l'Industrie des Chemins de Fer et Tramways	<b>Pieux</b> Pieux Franki
<b>Compresseurs</b> Baudot-Hardoll	<b>Matériel Pneumatique</b> Forges et Ateliers de Meudon	<b>Pompes</b> Baudot Hardoll R. Lefi Mouwex
<b>Construction Mécanique</b> Compagnie de Fives-Lille. Sté Alsacienne de Constructions méca- niques.	<b>Matériel de Travaux Publics</b> Ateliers d'Ermont Bonnet et Fils Cie Ind. de Matériel de Transports P. I. C.	<b>Soudure</b> La Soudure Autogène Française
<b>Electrification des Ecluses</b> Als-Thom Hillairet	<b>Moteurs Diesel</b> Aster.	<b>Vérins hydrauliques</b> Ets Verboom et Durouchard
<b>Editeurs</b> Dunod		<b>Wagons-Réservoirs</b> Cie Européenne pour le Transport de Combustibles liquides et carburants
<b>Emulsions</b> Cie Parisienne des Asphaltes Cochery (Entreprises Albert) E. C. F. M. Lassailly et Bichebois Rol, Lister et Cie. Sté Chimique de la Route Sté An. Pétales Jupiter Sté Générales des Routes Economiques Sté Standard Franco-Américaine Sté Traga La Trinidad Vialit		



*Pensez*



**UTILISER  
L'ALUMINIUM  
ET SES ALLIAGES**

*DEMANDEZ*

nos brochures de documen-  
tation gratuite et consultez  
nos Services Techniques.

**ALUMINIUM FRANÇAIS**  
23<sup>bis</sup>, Rue Balzac, Paris VIII<sup>e</sup>  
(Car. 54-72)

