

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Siège Social : 28, rue des Saints-Pères, à PARIS-VII^e

BULLETIN DU P.C.M.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 25.33

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV^e

Téléphone : LECourbe 27.19

SOMMAIRE

Enseignements tirés de l'expérience des ports étrangers de la Mer du Nord, sur la politique portuaire, l'équipement des ports et l'organisation du travail	2	Mutations dans le Personnel	10
Bilan 1959 de l'Autoroute du Soleil	7	Naissances, mariages, décès	12
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 8 juillet 1960	8	Les Annales des Mines de Juillet-Août 1960	13
Activité des Groupes régionaux : Groupe de l'Est	9	Annales des Mines du Mois de Septembre 1960	13
		Bibliographie	13
		Statuts de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ..	14

OFFRE D'EMPLOI

Un Ingénieur des Ponts et Chaussées ayant de deux à six ans d'expérience Routière est recherché pour diriger plusieurs études outre-mer, principalement Routières, à caractère Général et particulier. Séjour Outre-Mer. Ecrire ou téléphoner : B.C.E.O.M., 90, Bd Latour-Maubourg, SOL. 86.00.

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie (Article 31 de son règlement intérieur)

Enseignements tirés de l'expérience des ports étrangers de la Mer du Nord, sur la politique portuaire l'équipement des ports et l'organisation du travail

Au mois de Juin 1959, le Commissariat Général à la Productivité a organisé une mission consacrée à l'étude de la manutention des marchandises dans les ports de la Mer du Nord, mission à laquelle participaient nos Camarades : — Jacques LAURENT, Ingénieur des Ponts et Chaussées Chef d'Exploitation du Port de Marseille, — Pierre LHERMITTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction des Ports Maritimes.

Le rapport (1) présenté par les membres de cette mission vient d'être publié sous le titre : « LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DANS LES PORTS DE LA MER DU NORD ». Nous avons pensé que l'ensemble des Ingénieurs de nos Corps seraient intéressés par les conclusions de ce long rapport, d'autant plus que, comme il est indiqué dans le préambule, l'activité de cette mission ne s'est pas cantonnée strictement dans les problèmes de pure manutention portuaire, mais elle a été amenée à « se préoccuper d'abord de l'environnement de cette industrie, à la placer dans le cadre à l'intérieur duquel elle travaille, en un mot à s'intéresser en premier lieu aux méthodes d'organisation et de gestion du port lui-même ».

Le lecteur pourra d'ailleurs constater lui-même, à la lecture des conclusions du rapport, conclusions que nous reproduisons ci-dessous, que le champ d'application des réflexions qui lui sont proposées dépasse le cadre technique de la manutention, et aborde largement les problèmes généraux de la politique portuaire.

Les pages qui précèdent ont exposé les conditions dans lesquelles sont effectuées les opérations de manutention dans les ports étrangers de la Mer du Nord, comparées avec celles des grands ports français. Elles mettent en évidence des différences de conception notables, et parfois très importantes, dans les divers domaines de l'exploitation portuaire. Que peut-on tirer de l'examen de ces différences, qui soit susceptible d'améliorer la productivité de la manutention dans les ports français? C'est ce qu'il importe de faire maintenant pour conclure ce rapport.

Il faut observer tout d'abord que ces différences ne constituent pas nécessairement des supériorités. C'est ainsi que, en se plaçant sur le plan strict de la manutention, ni la mécanisation des entreprises, ni les méthodes de travail n'apparaissent très différentes de ce qu'elles sont en France dans les grands ports. Mis à part, pour chaque port, certains cas particuliers, les cadences des équipes semblent comparables, d'une manière générale, avec celles des ports français, sous la réserve importante, toutefois, que les effectifs sont habituellement plus réduits. Autant qu'on en puisse juger d'après des observations qui restent un peu rapides, il semblerait ainsi que les écarts entre ports français et ports étrangers ne sont pas, dans l'ensemble, très grands. Faut-il donc conclure qu'il n'y a

pas d'enseignements à tirer des comparaisons sur ce plan? Certainement pas. Bien au contraire de nombreuses remarques des pages précédentes seront sûrement utiles et doivent être mises à profit. L'augmentation de la productivité est faite d'un effort incessant d'amélioration des diverses opérations de l'entreprise. Mais il a paru inutile d'en faire un catalogue, car l'enseignement le plus intéressant n'est pas là; il se situe à un autre niveau. Les différences constatées ne prennent en effet leur sens et ne trouvent pleinement leur explication que vues dans le plan d'ensemble d'une certaine organisation portuaire. C'est dans ce plan d'ensemble que les enseignements doivent être recherchés et présentés. Il n'est pas douteux qu'en procédant ainsi on aborde par un biais, un problème très vaste. Mais il n'a pas paru possible de procéder autrement, si l'on ne voulait pas négliger des aspects essentiels.

Deux remarques préalables sont nécessaires :

La première c'est que les observations qui suivent sont essentiellement des thèmes de réflexion et ne constituent que les têtes de chapitres d'un programme d'action dont la mise au point exigerait évidemment des études approfondies. Il va sans dire que les difficultés d'un tel programme n'ont pas échappé, sans toutefois paraître à priori insurmontables.

La seconde remarque, c'est que ces propositions ne visent pas l'ensemble des ports français. Sur la centaine de ceux-ci, moins de dix sont d'une dimension

(1) Ce rapport est diffusé en tirage particulier par l'U.N.I.M., l'Association des Grands Ports Français, et le Commissariat à la Productivité; il a également été publié comme numéro double (Avril-Mai 1960) de la Revue « Transports ».

suffisante pour que des enseignements tirés de ports, aussi grands que ceux de la Mer du Nord leurs soient directement applicables. Sur cette dizaine, quatre sont de nature à être comparés aux ports étrangers visités et sont susceptibles d'entrer en concurrence avec ces rivaux : Dunkerque, Le Havre, Rouen et Marseille. On peut les considérer comme des ports d'intérêt national, aptes même à jouer un rôle international. C'est d'abord à eux que sont destinées les propositions ci-dessous, et c'est dans cette optique qu'elles sont exposées. Elles s'y appliquent entièrement, mais elles peuvent aussi, au moins en partie, s'appliquer à certains des autres ports importants.

Ces propositions sont de trois ordres :

1. — Conception d'ensemble de la politique portuaire,
2. — Construction et équipement des ports,
3. — Main-d'œuvre et organisation du travail.

1. — CONCEPTION D'ENSEMBLE DE LA POLITIQUE PORTUAIRE

L'activité des ports français d'intérêt national doit s'exercer dans des conditions telles qu'elle satisfasse à deux impératifs essentiels.

D'une part cette activité doit correspondre à l'utilisation optimale de l'outil économique que constituent les ports de commerce et les ouvrages de transports qui les desservent ; d'autre part, elle doit être réglée de manière à éviter un handicap systématique des ports français en face des ports étrangers, handicap dont la conséquence à long terme serait nécessairement une régression relative de ces ports, néfaste pour l'ensemble du système économique français.

Si l'on veut que les conditions de concurrence dans lesquelles se déroule l'activité de nos ports répondent à ce double souci, il est nécessaire que les règles budgétaires concernant la participation de l'Etat aux investissements, à la gestion et à l'entretien des ports français soient sensiblement comparables à celles des ports étrangers susceptibles de les concurrencer directement. Il est nécessaire aussi de revoir les conceptions de l'organisation administrative des ports pour en accroître l'efficacité ; de donner une importance plus grande aux liaisons de ces ports avec leur arrière pays, ce terme étant conçu dans un sens très large. Il serait souhaitable d'accroître le rôle de l'entreprise privée ; enfin de développer les études économiques. Ces différents points, d'importances relatives évidemment très inégales, seront examinés successivement.

a) Participation budgétaire de l'Etat.

Pour les ports d'intérêt national la participation budgétaire de l'Etat pourrait se présenter suivant le schéma suivant :

1° l'Etat prendrait en charge en totalité les dépenses d'investissement des ouvrages d'infrastructure maritime (digue, avant-port, chenal, creusement de bassins) ;

2° l'Etat prendrait en charge les dépenses de l'entretien de caractère régalién qui est lié à la conservation du site portuaire : entretien des digues de protection et des chenaux d'accès ;

3° l'Etat abandonnerait la perception du droit de quai, ressource du budget général prélevée sur la seule activité portuaire. Ce droit de quai, en dernière analyse, est un impôt indirect qui introduit une distorsion dans l'économie française, puisque les marchandises importées ou exportées par voie non maritime ne le subissent pas. Il est évident qu'il favorise considérablement les possibilités de concurrence des ports étrangers ; il sert, en particulier, de prétexte à l'établissement de surfrets au détriment des ports français.

b) Organisation administrative

Il est absolument nécessaire que la gestion des grands ports soit confiée à un organisme décentralisé, assurant l'unité de direction, mais dont la composition soit suffisamment large pour dépasser les intérêts strictement maritimes et locaux.

On devrait donc renoncer à la dualité qu'implique la gestion par le Service des Ponts et Chaussées et les Chambres de Commerce et concevoir un organisme portuaire autonome, mais en révisant complètement les textes qui régissent actuellement l'autonomie, à la lumière de l'expérience acquise et dans le sens indiqué au paragraphe précédent.

Dans ce cadre nouveau on pourrait créer, en regroupant certains ports, des ensembles portuaires soit d'intérêt national, soit d'intérêt régional, ce qui présenterait un triple avantage :

- les ensembles ainsi créés seraient d'une dimension plus grande et pourraient offrir à la clientèle des possibilités plus vastes et mieux adaptées quand on aurait pu faire disparaître certains doubles emplois ;
- ils permettraient de réaliser de notables économies de gestion, par création de services communs ;
- ils permettraient d'espérer la fin de certaines concurrences finalement peu heureuses au point de vue national.

c) Liaisons avec l'arrière-pays

La nécessité de développer sous toutes leurs formes les liaisons d'un grand port avec l'arrière pays n'est pas discutée. Mais il apparaît à l'évidence, lorsqu'on examine la situation des ports de la Mer du Nord, que la France a considérablement sous-estimé la place qui doit être faite à la voie d'eau. Il ne peut y avoir de grand port sans un réseau de voies navigables au

gabarit international. L'existence d'un tel réseau développe le trafic. L'exemple d'Amsterdam, qui est cité dans le rapport (1), est particulièrement caractéristique à cet égard et c'est pourquoi on le reprend ici. Le canal d'Amsterdam au Rhin a été mis en service en 1952 ; pendant les 5 premières années les tonnages qui l'ont emprunté ont été faibles. Ils ont crû en flèche au bout de ces cinq ans et, à la fin de 1959, le trafic d'Amsterdam avec la Ruhr est devenu double de ce qu'il était en 1952.

En première analyse il semble bien que l'effort d'investissement susceptible d'assurer la réalisation du programme minimum correspondant aux besoins des ports d'intérêt national serait modéré au regard de l'ensemble des investissements consacrés aux grandes infrastructures.

d) Rôle de l'entreprise privée

L'entreprise privée joue actuellement un rôle très réduit dans l'équipement des ports français. Outre certains services relativement accessoires qu'elle rend au navire, elle se consacre essentiellement à l'activité consistant à charger ou à décharger les marchandises et à les stocker. Mais, que ces entreprises soient des Compagnies de navigation, ou des entreprises de manutention, l'essentiel de leur équipement leur est fourni par l'organisme portuaire : surfaces des quais, hangars, grues... L'entreprise ne pourvoit qu'à l'achat du matériel complémentaire de manutention à terre, qui a pris de l'importance avec les engins modernes (chariots-élévateurs, tracteurs...), mais qui n'est cependant que la moindre partie de l'équipement utilisé. Seules certaines installations spécialisées, en général consacrées à des manutentions de marchandises en vrac, sont placées sous le régime de la concession, qui permet à l'entreprise de réaliser elle-même tout son équipement.

Ce régime a connu autrefois une extension nettement plus marquée qu'aujourd'hui et il y aurait intérêt à lui redonner un plus grand développement dans les ensembles portuaires importants, au besoin selon les modalités entièrement nouvelles. On peut attendre, en effet, de la participation plus grande des entreprises privées dans le domaine de l'équipement plusieurs avantages :

1° l'effort de financement de l'organisme portuaire serait allégé ;

2° l'entreprise, responsable de son équipement, pourrait l'adapter aux besoins particuliers de son exploitation. En supportant la charge, elle aurait un plus grand souci d'en assurer l'exploitation au mieux : elle tendrait à améliorer la productivité de l'ensemble de l'équipement et non plus seulement d'une partie de celui-ci.

(1) V. supra Chap. II : « Caractéristiques techniques des installations ».

L'expérience des ports hollandais montre, à cet égard, que dans ces conditions les entreprises de manutention prennent un caractère plus marqué d'entreprise industrielle. Sur le plan de l'organisation ceci se traduit notamment par le développement du personnel permanent, un souci plus grand de sa formation professionnelle et de son bien-être ; enfin par l'importance accrue de la maîtrise et par des méthodes de travail plus étudiées.

3° L'effort financier demandé à ces entreprises exigerait d'elles une surface plus grande. Ceci tendrait à réaliser, sur le plan de chaque ensemble portuaire, des concentrations, ce qui, dans certaines limites, bien entendu, est généralement favorable à l'amélioration de la productivité.

En contrepartie ce régime comporte le risque de constituer un monopole et, par suite, il demande certaines précautions. Il ne peut être appliqué que dans des ensembles portuaires suffisamment vastes pour permettre la coexistence de plusieurs entreprises importantes. Il doit être complété par le maintien d'installations banales et par l'existence de certains contrôles.

D'autre part, les conditions du régime actuel de concession appellent certaines réserves de la part des entreprises. Elles sont parfois d'une rigueur dont la nécessité économique n'est pas parfaitement démontrée. Elles devraient être revues et adaptées aux conceptions et aux besoins modernes.

e) Organismes d'études économiques

Les études économiques dans le domaine portuaire ne sont pas, en général, suffisamment développées en France. A aucun niveau, ni à celui des autorités portuaires, ni à l'échelon central, on ne trouve d'organe consacré à ces études dont l'importance soit comparable à celle des services économiques de ports de la Mer du Nord comme Anvers par exemple. Le rôle de tels services, déjà important dans le présent, ne peut que s'accroître dans les années à venir. Il serait indispensable de créer un organisme central, capable de mener à bien, pour le compte des ensembles portuaires, les études économiques et commerciales qui leur permettraient d'arrêter en toute connaissance de cause une véritable politique économique. Un organisme de ce genre n'aurait pas à être très important, mais devrait être composé de spécialistes qualifiés dans les domaines de l'économie et de l'art de l'ingénieur.

2. — CONSTRUCTION ET ÉQUIPEMENT DES PORTS

a) Importance des plans d'eau

De vastes plans d'eau et l'adoption de dispositions techniques propres à faciliter tout à la fois les évolutions des navires, le travail des engins de manuten-

tion flottants et la circulation des allèges constituent des facteurs très importants de productivité. Il faut donc, tout en tenant compte, bien entendu, des conditions locales et des exigences de la rentabilité, faire en ce sens un effort sérieux dans les ports français.

b) Dispositions des quais

Il faut, chaque fois qu'on le peut, réaliser des quais très longs (au moins 600 à 700 m) pour faciliter le placement des navires et donner plus de souplesse à l'organisation.

Il faut chercher à réaliser des quais dont la « coupe caractéristique » comporte :

— un bord à quai suffisamment large, tel que toute la largeur puisse être desservie par la grue de quai à son maximum de portée côté terre, avec un revêtement bien roulant, à voies ferrées incorporées, et accessible aux véhicules routiers. Il faut pouvoir y faire, avant export ou après import, les opérations wagon-hangar, et, le cas échéant, les opérations de transbordement direct entre wagon ou camion et navire ;

— un hangar de 50 m de large, sans appuis intermédiaires, comportant :

● un sol de plain pied dans tous les cas, du côté bord-à-quai ; du côté arrière-quai, à la solution classique du quai de chargement à niveau, on peut préférer dans certains cas le sol de plain pied permettant la libre circulation des engins de manutention sur les terre-pleins à l'arrière du hangar ;

● des auvents aussi larges que possible pour abriter des intempéries les opérations wagons-hangar et camion-hangar.

Il faut réaliser ces constructions de manière légère (à l'extrême, même, récupérable si cela est possible) de façon à pouvoir les transformer aisément en fonction de l'évolution des besoins.

On ne saurait trop insister sur la nécessité d'avoir des sols bien roulants, tant sur les bords à quai que sous les hangars. Toutefois, la solution des dalles Stelcon est onéreuse. Elle ne devrait être employée que lorsque le sol contient des canalisations auxquelles il est nécessaire d'accéder. Dans les autres cas, il paraît préférable de généraliser les excellents revêtements hydrocarbonés à condition qu'ils soient spécialement conçus pour être très durs et très résistants aux chocs, aux éraflures et aux surcharges localisées.

c) Outillage

Sauf cas particulier, il semble inutile d'installer comme à Rotterdam des grues de quai de très grande portée qui sont toujours très coûteuses. L'utilisation logique des grues de quai est, en effet, le travail navire-quai ; quant au travail à contre-bord, il doit pouvoir se faire avec les mâts de charge. La portée

normale des grues de quai serait ainsi de 25 à 30 m. Mais il faut qu'elles soient **rapides** (vitesse de levage d'au moins 1,50 m/sec.), et **puissantes** (au moins 3/6 t double pouvoir).

Pour accélérer le travail à contre bord et pour les postes sur Ducs d'Albe, les ports fréquentés par un nombre important de péniches doivent pouvoir disposer de grues flottantes.

Il y a intérêt à utiliser pour certaines marchandises (charbons, billes de bois...) des appareils permettant de peser en cours de manutention.

En ce qui concerne l'amélioration de l'outillage en vue d'accroître sa productivité, la recherche devrait s'orienter dans trois directions.

1° Utilisation de moyens de manutention à **marche continue** pour les postes spécialisés :

— norias (même pour d'autres colis que les régimes de bananes, et par exemple, sacs, caisses de primeurs...);

— aspirateurs ;

— transporteurs et chargeurs à bandes.

2° Constitution dès le départ, d'unités de charge importantes (containers, palettes, fardeaux) de dimensions normalisées, assortie de l'étude des moyens de manutention appropriés.

3° Recherche dans la construction des navires d'un meilleur aménagement des cales en vue d'y favoriser la manutention mécanique et le transport des unités de charge.

3. — MAIN-D'ŒUVRE ET ORGANISATION DU TRAVAIL

On ne peut espérer accroître la productivité de la main-d'œuvre que par une amélioration de sa qualité et de ses conditions d'emploi.

a) Souplesse des conditions d'emploi

Il paraît indispensable d'obtenir une plus grande souplesse dans l'adaptation au trafic des effectifs globaux de la main-d'œuvre et dans la fixation du nombre d'hommes dans les équipes. Celles-ci devraient être constituées uniquement en fonction du travail à accomplir et des méthodes de manutention utilisées. Possibilité devrait être donnée aux employeurs de faire passer une équipe d'une cale à une autre, ou même d'un navire à un autre, au cours de la même séance de travail. Enfin, les horaires devraient être établis afin de permettre de commencer un navire dès son arrivée au port et de le terminer dans les moindres délais, compte tenu du recours éventuel aux heures supplémentaires à la condition que celles-ci soient payées à des taux qui ne soient pas excessifs.

b) Permanence de l'emploi

Ces diverses améliorations se heurtent le plus souvent à la résistance des syndicats ouvriers dominés par la crainte du chômage qui subsiste dans l'esprit des dockers demeurés travailleurs intermittents.

Sans doute, la loi du 6 septembre 1947, qui a institué la priorité d'embauche pour les dockers professionnels et l'indemnité de garantie aux ouvriers non embauchés, a apporté une amélioration incontestable à cette situation. Malheureusement elle a l'inconvénient d'appliquer à tous les ports un règle unique sans tenir compte de leur importance : on conçoit qu'il n'est pas nécessairement possible d'appliquer le même régime à un port où l'on manutentionne annuellement 5 millions de tonnes et à un autre dont le trafic ne dépasse pas 500.000 tonnes.

Il semble bien qu'une amélioration de la loi de 1947 doive être recherchée avant tout dans une adaptation locale, qui tienne compte des conditions particulières à chaque port.

On devrait pour cela s'inspirer de l'organisation réalisée dans les ports étrangers, sans oublier néanmoins que les quatre ports de la Mer du Nord visités par la mission sont, à l'exception d'Amsterdam, des ports dont le trafic atteint plusieurs fois celui des plus grands ports français.

Dans cet ordre d'idées, il paraît nécessaire d'envisager une compensation plus complète de l'intermittence en s'orientant vers la création dans les ports suffisamment importants d'équipes de dockers permanents au service soit de chaque entreprise, soit d'une Société de main-d'œuvre groupant l'ensemble des entreprises du port, comme cela existe dans les ports hollandais ou allemands. Si cette quasi suppression de l'intermittence s'avérait trop onéreuse dans les ports de moyenne ou petite importance, une certaine compensation interportuaire pourrait être maintenue, au besoin avec l'aide financière des fonds de chômage de l'Etat, à l'instar de ce qui est réalisé à Anvers ou dans les ports hollandais.

Des mesures de ce genre auraient en outre l'avantage de supprimer en grande partie la sujétion pour les dockers d'avoir à se présenter plusieurs fois par jour à l'embauche, et de permettre la réalisation facile de la paie hebdomadaire effectuée à un seul guichet.

Un autre problème se pose à propos des dockers, c'est celui du coût très élevé du risque accidents du travail qui grève lourdement les prix de revient. Il serait souhaitable que des modifications soient apportées à la réglementation en vigueur afin d'éviter que les dockers soient tentés de prolonger la durée de leur incapacité de travail ou même de simuler des accidents. Il faudrait également que le contrôle médical soit renforcé et que les employeurs trouvent à cet

égard auprès des organismes de Sécurité Sociale un esprit de collaboration plus marqué.

En outre, il ne paraît pas douteux qu'une amélioration des conditions d'emploi des ouvriers, en particulier et surtout la création d'équipes de dockers permanents qui diminuerait l'intermittence et par conséquent la crainte du chômage, aurait des résultats heureux en ce qui concerne le coût du risque accidents du travail.

c) Formation professionnelle

D'autre part, la qualité du travail pourrait également être améliorée par une formation professionnelle appropriée, qui, en un premier stade, serait donnée aux cadres de maîtrise et aux spécialistes. Cette formation plus poussée des cadres, jointe à des meilleures conditions de recrutement de la main-d'œuvre, pourrait sans doute diminuer l'importance de l'encadrement et par suite les frais généraux des entreprises.

Des résultats favorables seraient probablement obtenus aussi par la mise à la retraite ou le reclassement des dockers trop âgés. On peut se demander, à ce propos, si l'âge de 65 ans n'est pas trop élevé pour l'ouvrier docker dont le métier, s'il est devenu moins pénible grâce au développement de l'emploi des engins mécaniques, n'en use pas moins assez vite l'organisme par suite des conditions dans lesquelles il exerce : exposition aux intempéries — attente et présentation à l'embauche deux fois par jour — irrégularité des heures de travail, etc...

d) Conditions du travail

Enfin, l'amélioration de la productivité devrait permettre aux entreprises de fournir aux ouvriers des conditions de vie meilleures en mettant à leur disposition des locaux d'embauche et des salles d'attente, des réfectoires ou des cantines, des installations d'hygiène, etc...

e) Préparation du travail

Pour ce qui est de l'organisation du travail elle-même, il est très important que les entreprises de manutention puissent préparer à l'avance leur travail et, pour cela, il est nécessaire que tous les renseignements concernant les opérations à effectuer soient fournis le plus en avance possible par les armateurs ou leurs représentants. La liaison entre les armateurs et les entreprises de manutention doit être améliorée à cet égard afin que, en commun, ils mettent au point, dans toutes les ressources qu'offrent les techniques modernes pour accélérer la transmission des informations précises et complètes qui sont indispensables.

Directeur Général des Collectivités Locales, pour l'entretien de divers problèmes concernant nos relations avec le Ministère de l'Intérieur.

8° **Administrateurs Civils.**

Une réunion a eu lieu entre les représentants des Administrateurs Civils et du P.C.M. pour confronter les points de vue exprimés dans les notes échangées précédemment entre les Associations, notamment en ce qui concerne la répartition des emplois au sein du Ministère des Travaux Publics. L'entretien a été

très cordial et une note de synthèse doit être préparée pour exprimer les points de vue communs aux deux Associations.

M. **Durand-Dubief** signale dans le même ordre d'idées qu'une Commission, instituée à la Fonction Publique et présidée par M. **Grégoire**, se penche actuellement sur les problèmes posés par la situation des Administrateurs Civils dans les différents Ministères

Le Président,
M. **Durand-Dubief.**

ACTIVITÉ DES GROUPES RÉGIONAUX

GRUPE DE L'EST

Le Groupe de l'Est a, pour sa deuxième tournée annuelle effectué un circuit RHIN-MOSELLE de deux jours les dimanches 12 et lundi 13 juin 1960.

Le programme était le suivant :

- Dimanche 12 juin : descente du Rhin à bord du « STRASBOURG », bateau du Port autonome, depuis Strasbourg jusqu'à Coblenche. Déjeuner à bord, dîner et coucher à Coblenche.
- Lundi 13 juin : visite du barrage de Lehmen, l'un des 14 ouvrages de la canalisation de la Moselle. Déjeuner et visite de Bernkastel, puis de Trèves. Retour et dislocation à Thionville.

Les participants, au nombre de 120, parmi lesquels figuraient de nombreuses dames, comprenaient :

- des Membres des Groupes X de Lorraine et d'Alsace,
- des Membres de l'Association d'Ingénieurs l'ARIAL,
- et pour le P.C.M. :

MM. **Albert, Aubert, Bouchet, Briquel, Chaste, Couraud, Crousle, David, Dreyfuss, Genevey, Girardot, Graff, Grimond, Jeudy, Marchal, Monsarrat, Peltier, Pouyol, Prandi, Saias, St-Requier, Tabart, Thierry, Vaudot, Vauday.**

La Communauté de Navigation Française Rhénane

avait eu l'amabilité d'offrir le déjeuner à bord du « STRASBOURG », agrémenté de l'exposé — fort documenté — de son Directeur Général Adjoint le Camarade **David**, sur la navigation par poussage.

Cette partie du voyage, fort bien organisée par **Marchal** et commentée de façon très instructive, avait débuté de grand matin en raison d'exercices militaires sur le Rhin, ajoutant du pittoresque à ce début de tournée. L'allongement consécutif de la matinée donna au délégué du groupe P.C.M. le loisir d'entretenir les Camarades des questions évoquées lors des dernières réunions du Comité.

Pour la deuxième partie de la tournée, **Chanrion**, Directeur Général de la Société Internationale de la Moselle, qui avait bien voulu mettre au point l'organisation du voyage en cars et du déjeuner, dirigea avec compétence la visite du barrage de Lehmen et mérita à l'instar des autres Camarades précédemment cités, tous nos remerciements.

Quant au beau temps qui s'était maintenu pendant toute la descente du Rhin, il eut encore l'élégance d'accompagner la tournée jusqu'à la visite de Trèves inclusivement.

Le Délégué :
G. **Dreyfuss.**

MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

CIRCONSCRIPTIONS D'INSPECTION GÉNÉRALE DES SERVICES ORDINAIRES DES PONTS ET CHAUSSÉES

Circonscription d'action régionale	Inspection	Titulaire
Nord	1°	MM. Fontana
Picardie	2°	Fontana (par intérim).
Région Parisienne	3°	Mitault .
Centre	4°	Morel .
Haute-Normandie	5°	Liffort de Buffévent .
Basse-Normandie	6°	Liffort de Buffévent (par intérim).
Bretagne	7°	Thirion .
Pays de la Loire	8°	Méchin .
Poitou-Charentes	9°	Baste
Limousin	10°	Baste (par intérim).
Aquitaine	11°	Renoux .
Midi-Pyrénées	12°	Deymié .
Champagne	13°	Guénot .
Lorraine	14°	Valentin .
Alsace	15°	Valentin (par intérim).
Franche-Comté	16°	Dollet .
Bourgogne	17°	Renault .
Auvergne	18°	Buovolo (par intérim).
Rhône-Alpes	19°	Rérolle .
Languedoc	20°	Buovolo .
Provence-Côte-d'Azur-Corse	21°	Gazet .
Départements d'Outre-Mer	22°	Gibert .

(Arrêté du 13 juillet 1960. J. O. du 6 août 1960)

M. **Beau**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, reste chargé de l'Inspection du Service Maritime de la Corse. (Arrêté du 20 juillet 1960. J. O. du 6 août 1960).

LÉGION D'HONNEUR

M. Joseph **Elkouby**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur. (Décret du 15 juillet 1960. J.O. du 17 juillet 1960).

M. Raoul **Ouziel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur. (Décret du 15 juillet 1960. J.O. du 17 juillet 1960).

M. Georges **Vendryes**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef du Département de Recherche Physique au Centre d'Etudes Nucléaires de Saclay, a été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur. (Décret du 30 juillet 1960. J.O. du 6 août 1960).

NOMINATIONS

M. Paul **Masson**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été placé en disponibilité à compter du 1^{er} mai 1960. (Arrêté du 27 juin 1960. J.O. du 3 juillet 1960).

M. **Samuel-Lajeunesse**, Ingénieur en Chef des Mines, a été placé en disponibilité à compter du 1^{er} juillet 1960. (Arrêté du 25 juin 1960. J.O. du 6 juillet 1960).

La démission de M. Pierre **Bertin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été acceptée à compter du 1^{er} août 1960. (Décret du 6 juillet 1960. J.O. du 10 juillet 1960).

La démission de M. **Orefice**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été acceptée. (Décret du 6 juillet 1960. J.O. du 10 juillet 1960).

M. Maurice **Kirchner**, Ingénieur des Mines, a été détaché auprès des Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais, comme attaché à la Direction Générale, à compter du 1^{er} janvier 1960. (Arrêté du 6 juillet 1960. J.O. du 10 juillet 1960).

M. André **Pfaff**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été détaché auprès de la Direction de l'Hydraulique et de l'Équipement rural en Algérie, à compter du 1^{er} décembre 1959. (Arrêté du 9 juillet 1960. J.O. du 16 juillet 1960).

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent ont été promus Ingénieurs en Chef :

MM. **Colas, Halbronn, Dreyfus J., Fouquet, Lefèvre, Flajoliet, Chevrier, Dreyfus Gilbert, Ginocchio, Clercq, Laurent, de Marin de Montmarin, Pasquet, Fernique Nadau des Isleis, Amante, Caron, Ponton, Marcou, Raoux, Boilot, Ouvrard, Durand Max, Guilhamon, Albert, Balazard, Le Ky Huong, Marie P.**, à compter du 1^{er} janvier 1960.

MM. **Merlin J., Bonitzer, Chapoulie, Saint-Requier, Batsch, Tiéri**, à compter du 1^{er} mars 1960. (Arrêté du 6 juillet 1960. J.O. du 21 juillet 1960).

M. Pierre **Legoux**, Ingénieur en Chef des Mines, a été chargé des fonctions de Directeur de l'École technique des Mines d'Alès, à compter du 1^{er} juillet 1960. (Arrêté du 12 juillet 1960. J.O. du 21 juillet 1960).

La démission de M. Michel **Collas**, Ingénieur des Mines en disponibilité, a été acceptée. (Décret du 18 juillet 1960. J.O. du 24 juillet 1960).

M. Gérard **Blachère**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été détaché pour cinq ans, comme Directeur du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, à compter du 1^{er} mars 1957. (Arrêté du 26 juillet 1960. J.O. du 2 août 1960).

M. Gilbert **Mailhebiau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été détaché pour cinq ans comme Directeur Général Adjoint de la Sté d'Équipement du Bassin lorrain, à compter du 1^{er} janvier 1960. (Arrêté du 26 juillet 1960. J.O. du 2 août 1960).

M. Jacques **Roussel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été détaché auprès de la Société Centrale pour l'Équipement du Territoire, comme Directeur Adjoint, du 15 février au 30 novembre 1959. (Arrêté du 26 juillet 1960. J.O. du 2 août 1960).

M. Jacques **Pouyol**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} octobre 1960, de l'Arrondissement du Centre du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de Meurthe-et-Moselle. (Arrêté du 19 juillet 1960. J.O. du 6 août 1960).

M. Michel **Rousselot**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en service détaché, a été réintégré et affecté à l'Administration Centrale du Ministère des Travaux Publics et des Transports (Service Central des Affaires Économiques et Internationales). (Arrêté du 20 juillet 1960. J.O. du 6 août 1960).

M. Jean-Claude **Leray**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment détaché en Algérie, a été réintégré à compter du 1^{er} mai 1960 dans l'Administration métropolitaine et affecté au Service Spécial des Autoroutes. (Arrêté du 22 juillet 1960. J.O. du 6 août 1960).

M. Henri **Milleret**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Troyes, a été chargé, en sus de ses attributions dans l'Aube, et à compter du 1^{er} juillet 1960, de fonctions

auprès du Service de la Navigation de la Seine, 1^{re} Section, et du Service Hydrométrique et d'Annonce des crues du Bassin de la Seine en amont de Montecreux. (Arrêté du 22 juillet 1960. J.O. du 6 août 1960).

AFFECTATIONS

M. Louis **Vigue**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été affecté, à compter du 1^{er} juillet 1960, au 2^e Arrondissement du Port Autonome du Havre et au Contrôle des Voies ferrées du Port du Havre. (Arrêté du 23 juin 1960. J.O. du 7 juillet 1960).

M. André **Lafouge**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} juillet 1960, du 1^{er} arrondissement du Service Maritime du Pas-de-Calais et attaché au Contrôle des Voies ferrées des Ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer. (Arrêté du 23 juin. J.O. du 7 juillet 1960).

M. André **Bouilloche**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, précédemment détaché, a été placé en position de mission auprès du Ministre des Travaux Publics et des Transports. (Arrêté du 30 juin 1960. J.O. du 13 juillet 1960).

M. Gilbert **Dreyfus**, Ingénieur des Ponts et Chaussées de la Seine, a été affecté au Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Nord, à compter du 1^{er} juillet 1960, en qualité de premier adjoint à l'Ingénieur en Chef du Service. (Arrêté du 30 juin. J.O. du 13 juillet 1960).

M. **Debayles**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 16 juin 1960, du Service de l'Exploitation du Port Autonome de Bordeaux et désigné comme adjoint au Directeur du dit Port Autonome. (Arrêté du 7 juillet 1960. J.O. du 21 juillet 1960).

M. Pierre **Chemillier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} octobre 1960, du 1^{er} Arrondissement spécial du Service Ordinaire des Bases Aériennes de Meurthe-et-Moselle. (Arrêté du 13 juillet 1960. J.O. du 26 juillet 1960).

M. Marc **Izabel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} octobre 1960 de l'Arrondissement Ouest du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Seine. (Arrêté du 13 juillet 1960. J.O. du 26 juillet 1960).

RETRAITES

M. Robert **Baboin**, Ingénieur Général des Mines en disponibilité, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1^{er} juin 1960. (Décret du 18 juillet 1960. J.O. du 24 juillet 1960).

M. Roger **Lantenais**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en disponibilité, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 23 août 1960. (Décret du 20 juillet 1960. J.O. du 24 juillet 1960).

M. Henri **Le Sueur**, Ingénieur Général des Mines, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 9 août 1960. (Décret du 22 juillet 1960. J.O. du 28 juillet 1960).

M. Jean **Jenn**, Ingénieur en Chef des Mines en disponibilité non réintégré, perd la qualité de fonctionnaire à compter du 1^{er} mars 1960. (Décret du 18 juin 1960. J.O. du 24 juillet 1960).

M. Pierre **Terestchenko**, Ingénieur des Mines en disponibilité non réintégré, perd la qualité de fonctionnaire

à compter du 1^{er} avril 1960. (Décret du 18 juillet 1960. J.O. du 24 juillet 1960).

M. Vincent **Alfano**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en disponibilité, est admis sur sa demande à faire valoir ses droits à la retraite. (Décret du 28 juillet 1960. J.O. du 4 août 1960).

M. Antoine **Marquet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 7 août 1960. (Décret du 6 août 1960. J.O. du 13 août 1960).

NAISSANCES.

Notre Camarade Gilles **Legrand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché à la Faculté des Sciences de RENNES, fait part de la naissance de sa fille Marie-France, le 5 août 1960.

Notre Camarade Bernard **PETIGNY**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Vesoul, fait part de la naissance de son fils **Roger**. Vesoul, le 15 septembre 1960.

MARIAGE.

Notre Camarade Paul **Boissière**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, fait part du mariage de Monsieur Jacques **Boissière**, son fils avec Mademoiselle Hélène **Arzalier**, Saint-Raphaël, le 30 août 1960.

DÉCÈS.

Notre Camarade Raymond **Crestois**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, fait part du décès de Madame Edmond **Crestois**, sa mère, survenu le 25 juillet 1960.

On nous prie de faire part du décès de Monsieur Maurice **Coupry**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, survenu le 30 juillet 1960.

On nous prie de faire part du décès de Monsieur André **Coyne**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite, Commandeur de la Légion d'Honneur, ancien Président de la Commission Internationale des grands barrages.

On nous prie de faire part du décès de Monsieur Raymond **Joigneau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Angoulême, survenu le 27 août 1960.

**AMICALE D'ENTR'AIDE AUX ORPHELINS
DES INGÉNIEURS
DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES**

Il est rappelé à tous les Camarades qu'ils peuvent, en adhérant à l'AMICALE, prémunir leurs enfants, grâce à l'entraide mutuelle, contre les conséquences, si souvent désastreuses, du décès du père de famille.

Les Annales des Mines de Juillet-Août 1960

Revue de la situation des combustibles minéraux et des principaux métaux et minerais en France en 1959.

Revue de la situation de l'Industrie Minière en 1959 dans les pays d'outre-mer de la zone franc autres que l'Afrique du Nord, le Sahara-Nord, les Antilles, la Guyane et la Réunion.

Eléments statistiques 1959 :

France, Algérie-Sahara, Département et Territoires d'outre-mer, autres états de la Communauté, autres états de la Zone franc.

Chronique et Divers :

- J.-C. **Clairet**,
- Technique et sécurité minières,
- Statistiques mensuelles des productions minières et énergétiques,
- Métaux, minerais et substances diverses,
- Bibliographique,
- Communiqués,
- Données économiques diverses.

Les Annales des Mines de Septembre 1960

Après de difficiles mises au point, le problème de la mécanisation du soutènement semble résolu. M. **Cœuillet** décrit ici les différents modes de soutènement marchant jusqu'alors essayés en France.

Dans le cadre du Cycle des Conférences sur l'Energie, M. **Achille** fait le point sur l'Industrie du Gaz.

Compte rendu de la dernière session partielle de la Conférence Mondiale de l'Energie (Madrid, juin 1960), présenté par M. **Callot**.

Cette livraison comprend en outre les chroniques,

les données économiques et les renseignements divers suivants :

- Statistiques mensuelles des productions minière et énergétique,
- Périodiques dépouillés par la Division de Documentation du Bureau de Documentation Minière,
- Métaux, minerais et substances diverses,
- Données économiques diverses,
- Technique et sécurité minières.

BIBLIOGRAPHIE

Le « R.E.E.F. 58 ». — **Recueil des Eléments utiles à l'Établissement et à l'exécution des Projets et Marchés de Bâtiment en France.**

Le C.S.T.B. avait fait paraître en 1947 le Répertoire des Eléments et Ensembles Préfabriqués du Bâtiment, suivi de diverses rééditions.

Le « R.E.E.F. 58 » qui n'est pas une réédition de l'ancien R.E.E.F. mais un ouvrage nouveau groupe cinq volumes et sera suivi de recueils de mises à jour annuelles. Les grandes parties en sont :

- I — Textes législatifs et réglementaires - Volume I (paru).
- II — Sciences du Bâtiment - **Volumes II présentés le 12-7-60.**
- III — Cahiers des charges d'exécution des ouvrages du Bâtiment - Volume III à paraître en 1960.
- IV — Normes applicables au bâtiment - Volumes IV et V parus.

Le volume II se présente de la façon suivante :

A. — Une introduction portant exposé sur la qualité dans le bâtiment.

B. — Un exposé général sur les conditions naturelles ou imposées servant d'hypothèse de base au calcul du comportement des constructions et de ses différentes parties ainsi qu'à la détermination des niveaux d'ambiance. Ces conditions seront prises pour la France métropolitaine et correspondront à des modes normaux de vie.

C. — Un exposé général sur les exigences fonctionnelles pour logements.

D. — Les différents chapitres des sciences du bâtiment traiteront les questions suivantes :

- Acoustique.
- Eclairage naturel et artificiel.
- Tenue au feu des bâtiments.
- Protection contre la foudre.
- Hygrothermique et ventilation.
- L'hydraulique dans le bâtiment.
- Stabilité aux efforts mécaniques des structures, cloisonnements et remplissages.
- Adaptation du logement à la vie familiale.

E. — Répertoire des règles de qualité par élément de la construction.

STATUTS

de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines modifiés par l'Assemblée Générale extraordinaire du 4 Mai 1947 (1)

TITRE PREMIER

Association. — Son objet

ARTICLE PREMIER. — Le siège de l'Association est fixé à Paris, à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères. Il pourra être transféré par décision du Comité.

ART. 2. — L'Association prend le titre de : **Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines**. Elle sera rendue publique conformément à l'article 5 de la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association.

ART. 3. — Le but de l'Association est de :

1°) Défendre les intérêts moraux et matériels des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines ;

2°) Se tenir au courant des questions intéressant les Services des Ponts et Chaussées et des Mines et intervenir, s'il y a lieu, pour le bien de ces Services ;

3°) Entretenir des relations entre ses membres, notamment par le moyen de réunions, de voyages et de publications.

ART. 4. — L'Association comprend deux Sections, l'une groupant les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'autre les Ingénieurs des Mines, chacune d'elle étant chargée plus spécialement des questions propres à son Corps.

TITRE II

Comité d'Administration

ART. 5. — Un Comité représente et administre l'Association. Il est constitué par la réunion des membres de deux Sous-Comités, l'un pour la Section des Ponts et Chaussées, l'autre pour la Section des Mines.

ART. 6. — Le Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées est composé de 29 membres, dont 28 du Corps des Ponts et Chaussées, comprenant 10 Délégués Généraux, 17 Délégués de Groupe, un Ingénieur-élève, plus un membre du Sous-Comité de la Section Mines. Sur les 10 Délégués Généraux, 4 au moins résident à Paris. Ces 10 Délégués Généraux doivent comprendre 2 au moins

et au plus 3 membres non en activité de service dont un retraité.

Les Délégués Généraux sont élus par l'Assemblée des membres de l'Association appartenant au Corps des Ponts et Chaussées réunis lors de l'Assemblée générale ordinaire de l'Association.

Les Délégués de Groupe sont élus par les membres de l'Association appartenant au Corps des Ponts et Chaussées réunis en groupes constitués dans les conditions fixées par le règlement intérieur.

Le Délégué des Ingénieurs-élèves est élu par l'ensemble des Ingénieurs-élèves des Ponts et Chaussées.

Le membre du Sous-Comité de la Section Mines sera désigné chaque année par ce Sous-Comité.

ART. 7. — Le Sous-Comité de la Section Mines est composé de 10 membres dont 9 du Corps des Mines, comprenant 6 membres en activité de service, un Ingénieur-élève, 2 membres non en activité de service dont 1 retraité, plus 1 membre du Sous-Comité Ponts et Chaussées.

Exception faite de l'Ingénieur-élève, qui est élu par l'ensemble des Ingénieurs-élèves des Mines et du membre du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées, désigné chaque année par ce Sous-Comité, les membres du Sous-Comité de la Section Mines sont élus par l'ensemble des membres de l'Association appartenant au Corps des Mines, réunis en Assemblée générale de l'Association.

ART. 8. — Hors l'opposition du membre de la Section Mines faisant partie du Sous-Comité de la Section Ponts et Chaussées, ce dernier Sous-Comité peut, en cas d'urgence, engager valablement l'Association pour les questions qui sont déclarées propres au Corps des Ponts et Chaussées.

Réciproquement, hors l'opposition du membre de la section Ponts et Chaussées faisant partie du Sous-Comité de la Section Mines, ce dernier Sous-Comité peut, en cas d'urgence, engager valablement l'Association pour les questions qui sont déclarées propres au Corps des Mines.

(1) Publication faite en exécution des prescriptions de l'article 17 des Statuts.

ART. 9. — Dans le dépouillement des scrutins, les résultats des votes en opposition avec les dispositions ci-dessus ne seront pas comptés.

Si la contradiction résulte d'un trop grand nombre de noms d'une même catégorie sur un même bulletin, les premiers noms, limités au nombre voulu, seront seuls retenus.

ART. 10. — Exception faite pour les délégués des ingénieurs-élèves, élus pour un an, les membres des deux sous-comités sont élus pour trois ans et renouvelés par tiers tous les ans.

En vue de ce renouvellement, les membres des deux sous-comités, non compris les délégués des ingénieurs-élèves et les délégués de chaque sous-comité dans l'autre sous-comité sont répartis de la façon suivante :

Sous-comité Ponts et Chaussées : le premier et le deuxième tiers comprendront chacun 3 délégués généraux et 6 délégués de groupe, le troisième tiers comprendra 4 délégués généraux et 5 délégués de groupe ;

Sous-comité Mines : chaque tiers comprendra 2 membres en activité de service, le deuxième et troisième tiers comprendront en plus un membre non en activité de service.

Les membres sortant ne sont immédiatement rééligibles qu'une fois.

Il est procédé chaque année, en même temps qu'au remplacement du tiers sortant, à celui des membres démissionnaires ou décédés, ainsi que de ceux qui seraient atteints, par suite d'un changement de situation, par l'une des incompatibilités stipulées à l'article 6 ci-dessus ou au Règlement intérieur. Les membres ainsi nommés ne restent en fonctions que jusqu'à l'expiration des pouvoirs des membres qu'ils remplacent.

Dans le cas où aucun des membres du Comité ne pourrait assurer le fonctionnement d'un service de l'Association qui ne doit pas être interrompu, le Comité a la faculté de s'adjoindre un membre nouveau jusqu'à la prochaine Assemblée générale.

ART. 11. — Les membres du Comité (exception faite pour les ingénieurs-élèves) doivent faire partie de l'Association depuis trois ans au moins au 1^{er} janvier précédant les élections.

ART. 12. — Chaque sous-comité de section désigne parmi ses membres :

- un président,
- un vice-président pour le sous-comité Mines, deux vice-présidents pour le sous-comité Ponts et Chaussées,
- un secrétaire.

ART. 13. — Le Comité désigne parmi ses membres un bureau composé de :

- un président,
- trois vice-présidents
- un secrétaire,
- un secrétaire-adjoint,
- un trésorier.

Le président du Comité est l'un des deux présidents de sous-comité. L'un des vice-présidents du Comité est l'autre président de sous-comité. Le secrétaire et le secrétaire-adjoint sont les secrétaires des deux sous-comités.

ART. 14. — Les décisions du Comité sont prises à la majorité des voix des membres présents et des membres de ce Comité qui, n'ayant pu assister à la réunion, ont délégué leurs voix à d'autres membres du Comité, sauf la dérogation stipulée à l'article 29.

Un membre du Comité ne peut disposer de plus de trois voix, y compris la sienne. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Une décision relative à une question concernant les deux Corps ne peut être prise si l'une des deux sections s'y oppose.

Les frais réels de transport en chemin de fer en France des membres du Comité sont à la charge de l'Association.

ART. 15. — Le Comité détermine, à charge de ratification par l'Assemblée générale, les conditions d'administration intérieure et tous les détails propres à assurer l'exécution des statuts.

Il délègue certains de ses pouvoirs aux sous-comités de section, pour les questions concernant exclusivement les membres de l'une ou l'autre de ses sections.

Il peut charger certains de ses membres de l'organisation des réunions et de la préparation des publications.

ART. 16. — Le Comité délègue, avec les pouvoirs nécessaires, ceux de ses membres qui doivent le représenter pour l'accomplissement des actes de la vie civile prévus par l'article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1901.

ART. 17. — Le Comité porte chaque année à la connaissance de tous les Ingénieurs faisant ou ne faisant pas partie de l'Association, le compte-rendu des Assemblées générales, les statuts de l'Association et la liste de ses membres.

TITRE III

Assemblées générales

ART. 18. — Il y a chaque année, une Assemblée générale ordinaire et, s'il y a lieu, des Assemblées générales extraordinaires ; ces dernières sont

convoquées par le Comité soit sur son initiative, soit sur une demande adressée au Président et signée de vingt-cinq membres de l'Association.

ART. 19. — Sauf les exceptions prévues aux présents statuts, l'Assemblée générale ordinaire et les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des voix de membres présents ou représentés sur les questions qui leur sont soumises. Toutefois, une décision relative à une question concernant les deux Corps ne peut être prise si la majorité des membres de l'un des Corps présents ou représentés à l'Assemblée générale s'y oppose.

Les délégations données par les membres de l'Association absents doivent être déposées au lieu où se réunit l'Assemblée générale une demi-heure avant l'ouverture de la séance. Aucun des membres présents ne peut disposer de plus de 10 voix y compris la sienne.

Le Comité arrête l'ordre du jour ; il est obligé d'y inscrire toute question pour laquelle une demande aura été faite par cinq membres de l'Association un mois à l'avance.

Cet ordre du jour doit être porté à la connaissance des membres de l'Association quinze jours au moins avant la date de la réunion.

Aucune question étrangère à l'ordre du jour ne peut être l'objet d'un vote de l'Assemblée ; elle peut seulement donner lieu à échange de vues après l'épuisement de l'ordre du jour et au dépôt de vœux et de motions sur le bureau, en vue d'un examen par le Comité et de délibérations ultérieures.

Le Président du Comité préside les Assemblées générales.

ART. 20. — L'Assemblée générale ordinaire a lieu une fois par an.

Elle entend la lecture du rapport annuel du Comité et statue sur les comptes de l'année sociale précédente.

Elle procède, comme prévu aux articles 6 et 7 ci-dessus et conformément aux dispositions du Règlement intérieur, au remplacement des membres sortants des deux Sous-Comités de Section.

Le vote par correspondance est admis pour ces élections qui ont lieu à la majorité des voix des votants.

ART. 21. — Les Assemblées générales extraordinaires peuvent seules délibérer sur des propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association. Elles ne peuvent le faire valablement que si le tiers, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté. Au cas où ce quorum ne serait pas atteint, une deuxième Assemblée générale serait convoquée au plus tôt un mois après la première.

Cette seconde Assemblée ne pourra valablement délibérer sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association qui si le sixième, au moins, des membres inscrits est présent ou représenté.

Les Assemblées générales extraordinaires statuent à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés sur les propositions tendant à modifier les statuts, l'objet ou le caractère de l'Association.

TITRE IV

Fonds de l'Association

ART. 22. — La cotisation annuelle est fixée par le Comité, suivant les besoins de l'Association, dans la limite du maximum ci-après :

— deux 1/2 pour mille du traitement brut moyen du grade, indemnités non comprises, pour les Ingénieurs en Service ;

— un pour mille pour les Ingénieurs en congé hors cadres, en disponibilité, en retraite, démissionnaires et les Ingénieurs Elèves.

ART. 23. — La cotisation peut être rédimée par le versement d'une somme globale en un ou plusieurs versements annuels consécutifs. Les membres qui rachètent leur cotisation pour une somme plus élevée reçoivent le titre de Membre bienfaiteur.

Le taux de ces versements sera fixé par l'Assemblée générale ordinaire.

ART. 24. — Les sommes versées pour rédimer les cotisations constituent le fonds social dont les revenus sont affectés aux dépenses courantes.

L'Assemblée générale peut seule autoriser le Comité à disposer du fonds social.

ART. 25. — Lorsque les recettes d'un exercice excèdent les dépenses, l'excédent est affecté à la constitution d'un fonds de réserve qui reste à la disposition du Comité.

L'Assemblée générale peut décider le versement au fonds social d'une partie du fonds de réserve.

ART. 26. — L'année sociale commence le 1^{er} janvier.

TITRE V

Réunions et publications

ART. 27. — La date, le lieu et l'objet des réunions sont fixés par le Comité.

Elles comprennent notamment, des tournées en France et à l'étranger et des conférences.

Peuvent être admis dans les conditions fixées par le Règlement intérieur, à certaines réunions, avec l'autorisation du Comité ou de son Délégué,

des membres des familles des sociétaires et des personnes étrangères.

Les frais généraux d'organisation des réunions sont à la charge de l'Association. Les dépenses personnelles qu'entraînent les réunions (repas, frais de déplacement, etc.) sont supportées par les sociétaires qui y prennent part.

Un bulletin sera publié par les soins du Comité.

TITRE VI

Dispositions diverses

ART. 28. — Toute discussion politique ou religieuse est interdite dans les réunions.

ART. 29. — Le Comité peut prononcer la radiation d'un membre de l'Association. Il statue, ce membre dûment convoqué pour être entendu, au scrutin secret, à la majorité des 5/6 des voix des membres présents et des 2/3 des voix des membres en exercice.

Par dérogation à l'article 7, les membres du Comité non présents à la réunion ne peuvent déléguer leur vote pour l'application du présent article.

ART. 30. — Les statuts peuvent être modifiés par une Assemblée générale extraordinaire dans les conditions prévues à l'article 13 soit sur l'initiative du Comité, soit sur la demande d'un groupe de trente membres, adressée au Comité.

Le texte de la modification proposée est communiqué par le Comité à tous les membres de l'Association, quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale.

ART. 31. — La dissolution de l'Association peut être prononcée par une Assemblée générale extraordinaire réunie et délibérant dans les conditions fixées par l'article précédent. La délibération fixe l'attribution des biens.

Dispositions transitoires

ART. 32. — L'obligation pour les Membres du Comité de faire partie de l'Association depuis trois ans ne s'appliquera qu'à partir du 1^{er} janvier 1950, étant entendu que, jusqu'à cette date, l'appartenance au P.C.M. avant le 15 mai 1946 suffira.

Les dispositions suivantes seront appliquées à titre transitoire :

— l'Exercice 1946-1947 sera exceptionnellement prolongé jusqu'au 31 décembre 1947 ; il comportera ainsi quatorze mois et les cotisations de cet Exercice seront, en conséquence, majorées d'un sixième.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

modifié par les Assemblées Générales extraordinaires
des 4 Mai 1947 et 22 Mars 1953

CHAPITRE PREMIER

Groupes régionaux Comité d'Administration

ARTICLE PREMIER. — Les groupes qui élisent les délégués de groupe entrant dans le sous-comité de la section Ponts et Chaussées sont constitués de la façon suivante :

1°) Groupe de **Paris**, comprenant les départements de l'Aube, de l'Eure-et-Loir, de la Seine, Seine - Maritime, Seine - et - Oise et Seine - et - Marne ;

2°) Groupe d'**Amiens**, comprenant les départements de l'Aisne, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme ;

3°) Groupe de **Nancy**, comprenant les départements des Ardennes, de Belfort, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, de la Moselle, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône et des Vosges ;

4°) Groupe de **Lyon**, comprenant les départements de l'Ain, de l'Allier, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Drôme, de l'Isère, du Jura, de la Loire, de la Haute-Loire, du Puy-de-Dôme, du Rhône, de Saône-et-Loire, de la Savoie et de la Haute-Savoie ;

5°) Groupe de **Marseille**, comprenant les départements des Alpes-Maritimes, de l'Ardèche, des Hautes-Alpes, des Basses-Alpes, des Bouches-du-Rhône, de la Corse, du Gard, de l'Hérault, du Vaucluse, du Var ;

6°) Groupe de **Toulouse**, comprenant les départements de l'Ariège, de l'Aude, de l'Aveyron, du Cantal, de la Corrèze, de la Haute-Garonne, de la Lozère, du Lot, des Pyrénées-Orientales des Hautes-Pyrénées, du Tarn et du Tarn-et-Garonne ;

7°) Groupe de **Bordeaux**, comprenant les départements de la Charente, de la Charente-Maritime, de la Dordogne, du Gers, de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, des Basses-Pyrénées ;

8°) Groupe d'**Orléans**, comprenant les départements de la Creuse, du Cher, de l'Indre, de l'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher, du Loiret, de la Nièvre, de la Vienne, de la Haute-Vienne et de l'Yonne ;

9°) Groupe du **Mans**, comprenant les départe-

ments des Côtes-du-Nord, du Calvados, de l'Eure, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Inférieure, de la Manche, du Maine-et-Loire, de la Mayenne, du Morbihan, de l'Orne, des Deux-Sèvres, de la Sarthe et de la Vendée ;

10°) Groupe de l'**Afrique du Nord**, comprenant l'Algérie, la Tunisie et le Maroc ;

11°) Groupe de la **France d'Outre-Mer**, comprenant les départements et territoires d'Outre-Mer, non compris dans le groupe précédent.

Chaque groupe comprend les Ingénieurs des Ponts et Chaussées membres de l'Association en résidence dans la région correspondante.

Chaque groupe élit un délégué, sauf le groupe de l'Afrique du Nord, qui élit deux délégués et le groupe de Paris, qui élit six délégués.

Les groupes doivent faire connaître au président du Comité, avant le 1^{er} janvier de chaque année, la liste de leurs membres et la composition de leur bureau.

L'Association n'intervient pas dans le fonctionnement financier des groupes et ne les subventionne d'aucune manière, sauf en ce qui concerne les frais d'impression et de correspondance entraînés par les élections des délégués de groupes.

Toutefois, le Comité pourra donner son agrément à des mutations de départements à l'intérieur des groupes, le nombre total des groupes n'étant pas augmenté.

ART. 2. — Le Comité d'Administration et les sous-comités procèdent chaque année, dans un délai d'un mois après l'Assemblée Générale qui les a complétés, à la nomination de leurs bureaux. Les membres des anciens bureaux sont rééligibles.

ART. 3. — Le Comité et les sous-comités se réunissent aussi souvent que l'exigent les intérêts de l'Association. Ils sont convoqués dix jours au moins à l'avance, sauf en cas d'urgence.

ART. 4. — Il est tenu un registre des délibérations du Comité et des sous-comités. Ces délibérations sont signées par le Président et le Secrétaire.

ART. 5. — Le trésorier et les secrétaires peuvent, en cas d'empêchement, se faire suppléer dans leurs fonctions, par un autre membre du Comité avec lequel ils s'entendent à cet effet.

CHAPITRE II

Assemblées générales ordinaires

ART. 6. — L'Assemblée générale ordinaire se réunit autant que possible dans le premier tri-

mestra de l'année ; elle est convoquée quinze jours au moins à l'avance.

ART. 7. — Le bureau de l'Assemblée générale est composé du bureau du Comité.

CHAPITRE III

Elections des Membres du Comité

ART. 8. — L'élection des membres des deux sous-comités a lieu en Assemblée Générale. Le Comité prévient les Sociétaires des vacances des membres des deux sous-comités autres que les délégués de groupe du sous-comité Ponts et Chaussées et les délégués des Ingénieurs Elèves; il les prie de lui faire connaître leurs candidats dans un délai d'au moins vingt jours.

ART. 9. — Les réponses à cette lettre d'avis sont adressées au secrétaire du Comité et doivent lui parvenir avant l'expiration du délai fixé, qui est de rigueur.

Elles doivent indiquer les nom, grade et résidence du ou des candidats proposés, constater leur acceptation et porter la signature des sociétaires qui font la présentation, avec indication de leur adresse.

ART. 10. — Le Comité porte à la connaissance des Sociétaires, quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée Générale, toutes les candidatures qui lui sont parvenues dans les conditions fixées par l'article 9.

ART. 11. — Les bulletins de vote sont apportés le jour du vote ou envoyés par correspondance affranchie au secrétaire du Comité. Le dépôt en est valable jusqu'à l'heure fixée pour l'ouverture de la séance.

Les bulletins apportés ou envoyés par correspondance doivent être renfermés dans une enveloppe close portant la mention « Bulletin de vote », ainsi que le nom écrit très lisiblement et la signature du votant.

L'ouverture est faite par les scrutateurs au moment du dépouillement du scrutin; le bulletin de vote peut être placé sous une seconde enveloppe, laquelle sera déposée intacte dans l'urne.

Une même enveloppe ne doit pas renfermer plusieurs bulletins.

ART. 12. — Un membre du Comité assisté d'un certain nombre d'assesseurs procède au vote et au dépouillement du scrutin.

Les bulletins annulés comme irréguliers sont annexés au procès-verbal.

Le résultat du scrutin est annoncé, aussitôt qu'il est connu, sous la réserve, toutefois, de la vérification par le Comité de la régularité des opérations.

ART. 13. — Le Comité prévient au moins deux mois avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire le Président de chaque groupe intéressé des vacances à pourvoir.

Chaque groupe procède à l'élection de son ou de ses Délégués de groupe, les délais prévus pouvant être toutefois modifiés ; il doit faire connaître au Président du Comité le résultat de cette élection huit jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale ordinaire et doit envoyer en même temps le procès-verbal de l'élection.

Toutefois les Délégués des Ingénieurs Elèves seront élus chaque année dans le mois qui suit la rentrée des deux Ecoles ; cette élection sera provisoirement validée par le Comité.

Pour les premières élections à faire après l'approbation du présent Règlement intérieur, des dispositions spéciales pourront être prises par le Comité pour réduire ces délais.

CHAPITRE IV

Cotisation

ART. 14. — La cotisation est fixée d'après le grade du sociétaire au 1^{er} janvier, date du commencement de l'année sociale, ou d'après son grade au moment de son inscription, s'il s'agit d'un membre nouveau.

Dans ce dernier cas, la cotisation entière est due pour l'année courante, quelle que soit l'époque de l'inscription.

ART. 15. — La cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'année sociale et, pour les membres nouveaux, dans les trois mois qui suivent leur inscription.

ART. 16. — Les admissions nouvelles aux cotisations à titre perpétuel et au titre de Membre Bienfaiteur sont suspendues jusqu'à nouvelle décision d'une Assemblée générale.

ART. 17. — Tout sociétaire qui est redevable de trois cotisations successives est mis en demeure de régler son arriéré envers l'Association.

S'il n'a pas déféré à cette mise en demeure dans le délai d'un mois, il est considéré comme démissionnaire.

CHAPITRE V

Comptabilité — Administration

ART. 18. — Le Trésorier est chargé de la perception des recettes et du paiement des dépenses.

ART. 19. — Les fonds qui ne sont pas nécessaires pour les besoins du service courant sont déposés dans une caisse publique désignée par le Comité, en attendant leur emploi ultérieur.

ART. 20. — Les reçus des cotisations sont tous détachés de registres à souches et signés de la main du Trésorier.

ART. 21. — La comptabilité est vérifiée tous les ans, avant l'Assemblée générale, par une Commission de trois membres désignés à cet effet par le Comité.

ART. 22. — Un agent général appointé, nommé par le Comité, assure, sous la surveillance et la direction du Secrétaire et du Trésorier, le fonctionnement du secrétariat et de la comptabilité.

ART. 23. — Il est tenu un état des membres de l'Association, qui est maintenu constamment à jour.

CHAPITRE VI

Fonds social

ART. 24. — Les fonds destinés à constituer le fonds social sont, après décision du Comité, placés au nom de l'Association en rentes sur l'Etat, ou en fonds jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat, ou en obligations du Crédit foncier.

ART. 25. — Ces opérations sont effectuées par le Trésorier.

Il justifie de son mandat par un extrait de la délibération du Comité signé du Président et du Secrétaire.

ART. 26. — Le Trésorier opère, dans les mêmes conditions, les ventes de rentes ou d'obligations qui sont ordonnées par le Comité.

CHAPITRE VII

Réunions et publications

ART. 27. — Les réunions ont pour objet notamment : 1° des tournées en France et à l'étranger ; 2° des dîners ; 3° l'examen de questions intéressant l'Association ou l'art de l'Ingénieur ; 4° des conférences qui peuvent être suivies d'une discussion contradictoire.

ART. 28. — Les réunions ont lieu à Paris ou hors Paris.

Elles sont présidées, soit par le Président ou un Vice-Président du Comité d'Administration, soit par un autre membre de l'Association désigné par le Comité.

ART. 29. — Les Ingénieurs qui ne font pas partie de l'Association peuvent être prévenus des réunions projetées ; ils ne peuvent y prendre part qu'à la condition de s'agréger à l'Association.

ART. 30. — Les femmes, les enfants et petits-enfants des sociétaires peuvent être admis dans

les tournées ; les sociétaires, chefs de famille, devront, dans ce cas, participer à la tournée tout entière et assumer la responsabilité matérielle et morale de leurs invités.

ART. 31. — L'Association n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences ni dans les publications.



RÈGLEMENT ANNEXE

DU COMPTE SPÉCIAL DE RÉCEPTION

Approuvé par l'Assemblée Générale ordinaire
du 29 Janvier 1933

ARTICLE PREMIER. — Il sera ouvert, dans les écritures du Trésorier un compte spécial pour réception de certaines personnalités françaises ou étrangères, notamment celles qui auront facilité les tournées d'une façon quelconque.

ART. 2 — A ce compte :

A) Seront portés en crédit :

1°) Les contributions des participants aux tournées du P.C.M. ;

2°) Les dons et les subventions que le Comité décidera, s'il y a lieu, d'affecter à ce compte ; ces subventions seront, au cours d'un exercice, au minimum égales au solde créditeur du même compte à la clôture de l'exercice précédent.

B) Seront portés en débit :

Les frais occasionnés par les réceptions organisées ou autorisées par le Comité.

ART. 9. — Quand un membre du P.C.M. estimera devoir faire appel aux ressources du compte spécial, il adressera une demande au Comité qui lui répondra dans le plus bref délai s'il accepte, et dans quelle mesure.

En cas d'urgence, le Trésorier, après consultation du bureau, fera le nécessaire, mais il en rendra compte à la réunion du Comité qui suivra



*Bétons
urgents*

*contre
l'usure*

*contre
les corrosions*

**FONDU
LAFARGE**

LE CIMENT QUI DURCIT EN 1 JOUR

**SOCIÉTÉ
CORSOVIA**

ASPRETO

AJACCIO (CORSE)

**TRAVAUX
PUBLICS**

EXPLOITATION DE CARRIERES

TRAVAUX ROUTIERS

TERRASSEMENTS

Tél. : 6-97 et 3-80

Entreprise P. BOEUF & C^{ie}

S. A. R. L. au Capital de 250.000 NF

54, rue de Clichy, PARIS (9^e) Tél. TRI. 91-10 - FIG. 33-18

Entreprise Charles LEGRAND

S. A. R. L. au Capital de 250.000 NF

61, aven. de Saxe, PARIS (7^e) Tél. SUF. 22-04 - FON. 21-12

Gérant : **M. P. BOEUF**, Ingénieur Civil E.N.P.C.

Bâtiments - Travaux Publics

Ouvrages d'Art - Terrassements

Canalisations - Assainissements

Routes en Béton

BUREAUX et AGENCES :

EGLETONS (Corrèze)

BUSSIÈRE-DUNOISE (Creuse)

QUESTEMBERT (Morbihan)



ENTREPRISE
JEAN LEFEBVRE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.000.000 NF

77, Boul. Berthier — PARIS-17^e — Gal. 92-85

Ch. Postaux : PARIS 1792-77 — Adr. Tél. : TARFILMAC-Paris

**TRAVAUX PUBLICS
TRAVAUX ROUTIERS
PISTES D'ENVOL
REVÊTEMENTS**

SALVIAM

Tous TRAVAUX ROUTIERS

**BÉTONS BITUMINEUX
TARMACADAM**

ÉMULSIONS DE BITUME

**CONSTRUCTION DE PISTES
D'ENVOL ET DE CIRCULATION**

SIEGE SOCIAL : 2, Rue Pigalle — PARIS-9^e

Tél. TRI : 59-74 — AGENCES : DOUAL, ORLEANS, NIORT

RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (S.-&O.) - Tél. 964.0421

TOUS MATÉRIELS DE **STOCKAGE, CHAUFFAGE ET ÉPANDAGE**
DE **LIANTS HYDROCARBONES**

ÉPANDEUSES

avec rampe

- Eure et Loir
- A jets multiples

POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Point à temps automobile classique

STOCKAGE et RÉCHAUFFAGE

de liants :

- Citernes mobiles
 - Spécialistes de l'équipement des installations fixes
- (80 Réalisations)

DEPUIS 1911, LES ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE

ENTREPRISE
G. MONTGOCOL

SARL. AU CAPITAL DE 1 000 000 NF

82, Quai de la Rapée
PARIS - XII^E

Téléphone : DIDEROT 57 54 (cinq lignes)



TRAVAUX SOUTERRAINS
 TERRASSEMENTS
 REPRISES EN S/ŒUVRE
 POSE DE VOIES
 MAÇONNERIE
 BÉTON ARME -- PONTS
 BATIMENTS INDUSTRIELS
 IMMEUBLES

ENTREPRISE
A. REYDEL & ses FILS

Société Anonyme au Capital de 300.000 NF



Travaux Publics

Béton Armé

Bâtiments

Ouvrages d'Art



VOIRON

(ISÈRE)

Téléph. 4-91 - 4-92

Boîte Postale N° 106



Pelleteuses
 routières



Pelleteuses
 de carrières



Pelleteuses
 pour
 déchargement
 de wagons



Sauterelles
 pour
 mise en tas



ATELIERS DE CONSTRUCTIONS

32, Rue Marcelin-Berthelot, MONTROUGE (Seine) - Alésia 17-66 / 29-16

J. DIECAT

SOCIÉTÉ DE MONTAGE INDUSTRIEL

S.A.R.L. Capital 140.000 NF

SIÈGE SOCIAL BUREAUX } 9, rue Chaptal - PARIS-IX^e

TRINITÉ : 50-71

**Tous Travaux de Montage - Levage
de Charpentes métalliques et Ponts**
MODIFICATIONS -- TRANSFORMATIONS

SOCIÉTÉ ARMORICAINE D'ENTREPRISES GÉNÉRALES

Société à Responsabilité limitée au Capital de 500.000 NF

**TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS**

SIÈGE SOCIAL :
7, Rue de Bernus, VANNES

Téléphone :
2-90 et 10-90

TRAVAUX PUBLICS

CHAUSSÉES
BÉTONNÉES
AÉRODROMES
CANALISATIONS
D'EAU ET DE GAZ
ASSAINISSEMENT

B A T I M E N T
CONSTRUCTIONS
EN BÉTON ARMÉ

pvc-publicite



**Sté D'ENTREPRISES
PERRIN**

S. A. au Capital de 750.200 NF.

5, RUE SCHEFFER, PARIS-16^e
POINCARÉ 37-60

Agences : ANGERS, LORIENT, CLERMONT-FERRAND

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

Société Anonyme des Anciens Etablissements

TRARIEUX & ROGARD

Capital : 400.000 NF

13, 15, 17, Quai V. Continsouza (ex Quai Favart)
TULLE (Corrèze)
Téléphone 175 — C.C.P. Limoges 32-92 — R.C. Tulle 54-B-8

**ENTREPRISE GÉNÉRALE — MAÇONNERIE
BETON ARME — TRAVAUX EN CIMENT ET
CONDUITES D'EAU - ROUTES - PONTS - BARRAGES**

Bureaux : à ROUEN (Seine-Maritime)
4, 6, 8, rue Pierre Renaudel - Tél. 71-59-22
à PEYRAT-LE-CHATEAU (Haute-Vienne)
Tél. 46.

L'ENTREPRISE INDUSTRIELLE

◆◆ ÉLECTRICITÉ ◆ GÉNIE CIVIL ◆◆

Terrassements Travaux souterrains
Conduites forcées — Usines hydroélectriques
Bâtiments industriels — Barrages

Électrification
de
Voies Ferrées



Distribution
d'Électricité
de Gaz et d'Eau

29, rue de Rome — PARIS (8^e)
Europe 50-90

SOCIÉTÉ NOUVELLE des ASPHALTEURS FRANÇAIS

Société Anonyme au Capital de 400.000 NF

ENTREPRISE de TRAVAUX PUBLICS et PARTICULIERS
Revêtements de Routes et Chaussées par tous Procédés Modernes

40, Rue Pastorelli

NICE (Alpes-Maritimes)

SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE2, avenue Vélasquez - PARIS (8^e) - Tél. LAB. 96-33**TOUS TRAVAUX ROUTIERS
PISTES D'AÉRODROMES
MATÉRIAUX ENROBÉS****MICMELL**

Emulsions alcalines normales et surstabilisées

MICTAR

Bitumes fluides

ACTIMUL

Emulsions activées acides

CHARPENTES et PONTS MÉTALLIQUES**E^{ts} DEMULDER & GAJAC**

S.A.R.L. au Capital de 600.000 NF

61, rue de Paris, St-ETIENNE-du-ROUVRAY (près ROUEN S.-M^{me})

Tél. ROUEN 75. 12-73

Ponts routes de tous types - Ponts de chemin de fer
Passerelles - Charpentes de bâtiments - Ossatures
industrielles - Entretien d'usines
Travaux de montage - Levage**ENTREPRISE****J.-B. HUILLET et ses FILS**

COUR-CHEVERNY (Loir-et-Cher)

Téléphone : 15

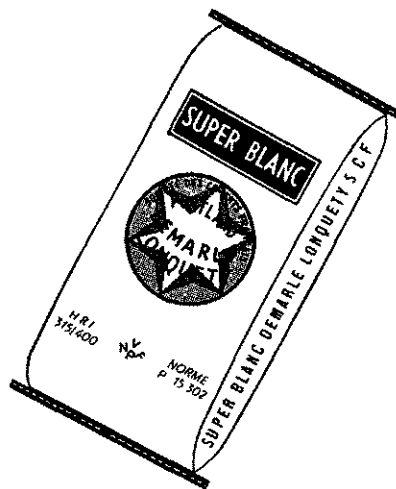
PUITS PROFONDS - CAPTAGES*Les Plus Grands Spécialistes
des Puits Filtrants dans les Sables***Société Parisienne de Canalisations****S. Pa. C.**

S. A. au Capital de 1.800.000 NF

Siège Social et Direction Générale :

13, Rue Madame de Sanzillon**CLICHY (Seine)**

Téléphone : PEReire 94.40 (+)

**EAU - GAZ - HYDROCARBURES
ET TOUS FLUIDES****DEMARLE LONQUET
SOCIÉTÉ DES CIMENTS FRANÇAIS**
80 RUE TAITBOUT PARIS (PIGALLE 91-90)**ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS****J. PASCAL & Fils****19, Rue Augereau - GRENOBLE - Téléph. : 44-87-82 et la suite**

Béton armé et Précontraint

Routes — Viaducs — Ouvrages d'Art

Travaux hydrauliques — Pistes d'envol

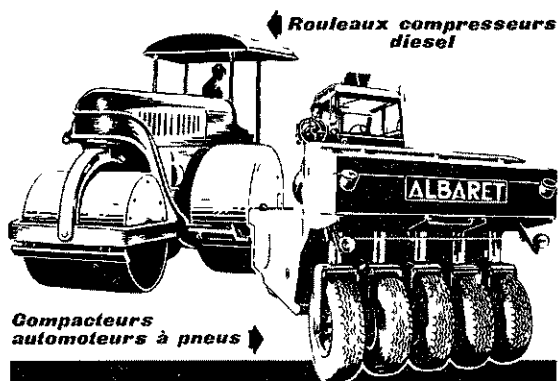
CHASSE-NEIGE MODERNE

(Système L. BAUCHON)

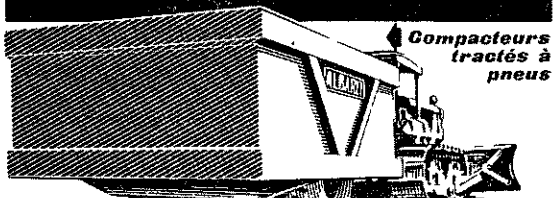
— **ETRAVES, LAMES BIAISES** —
TRIANGLES REMORQUÉS SUR ROUES
à commandes pneumatiques ou hydrauliques

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS DURAND

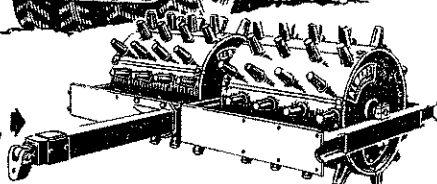
Rue Raspail -:- GRENOBLE -:- Tél. : 22-86



Compacteurs automoteurs à pneus



Rouleaux à pieds de mouton



SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET RURAL

S. A. U. R.

5, Rue de Talleyrand - PARIS-VII^e

Exploitation des Services Publics de Distribution d'Eau

Nombreux réseaux exploités sous le contrôle de l'Administration des Ponts et Chaussées

PARIS, PAU, LA ROCHELLE, ANGERS
ANGOULÊME, LA ROCHE-SUR-YON

AU SERVICE DE LA PROFESSION

— DEPUIS 1859 —

Société Mutuelle d'Assurance

des Chambres Syndicales

du Bâtiment

et des Travaux Publics

Entreprise privée

régie par le décret loi du 14 Juin 1938

9, Avenue Victoria - PARIS-1V^e

ARCHIVES : 86.50

SOCIÉTÉ DES GRANDS TRAVAUX DE MARSEILLE

Société Anonyme au Capital de 16.800 000 NF

Siège Social : 25, Rue de Courcelles, PARIS (8^e) - Tél. ELYsées 64-12

Aménagements hydroélectriques — Centrales thermiques
Constructions industrielles — Ouvrages d'art
Travaux de Ports — Reconstruction — Béton précontraint

MOISANT-LAURENT-SAVEY

S. A. au Capital de 1.500.000 NF

GÉNIE CIVIL
OUVRAGES D'ART
BATIMENTS

Siège Social : 14, rue Armand-Moisant — PARIS
Tél. SEG. 05-22 - SUF. 92-13

Agences : NANTES, RENNES et ORAN

S^t A^{me} des FONDERIES & ATELIERS de MOUSSEROLLES à BAYONNE (B.-P.)

Tél. : 501-35

Capital 280.000 NF

FONTES ORDINAIRES ET SPÉCIALES
FONTE MALLÉABLE

Bronze — Laiton — Aluminium

GALVANISATION A CHAUD

Spécialité de pièces en grande série
pour chemins de fer



Chasse-Neige

TURBOJET

Brevets L M V



156, RUE ARMAND-SYLVESTRE ◀ COURBEVOIE (SEINE) DÉP. 42-07

Travaux Publics Etab^{ts} ROGER GOULON

Société Anonyme
au Capital de 1.250.000 NF

MAISON FONDÉE EN 1908

**Constructions
Métalliques**

SIÈGE SOCIAL : 11 bis, Av. Mac-Mahon - PARIS (17^e)
Tél. : ETOILE 65.58

Usine à PONT-DU-CHATEAU (Puy-de-Dôme)
Embranchement particulier S. N. C. F.
Télé : 73 et 70

COMPAGNIE PARISIENNE DES ASPHALTES

FONDÉE EN 1877

39, rue de Liège — PARIS

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

USINES

DUNKERQUE - PANTIN - GRAND-QUEVILLY - MONTARGIS - LE COTEAU
(Nord) (Seine) (Seine-Maritime) (Loiret) (Loire)

PRODUITS POUR ROUTES

GOUDRON -- GOUDRON BITUME -- ÉMULSIONS

C^{IE} LYONNAISE D'ENTREPRISES ET TRAVAUX D'ART

2, Avenue Leclerc, LYON — Tél. 72-14-61 — Adresse Télégr. : C.L.E.T.A. LYON

BARRAGES
CANAUX
USINES
PONTS



**Entreprise générale de
bâtiments et travaux publics**

BALOUT Frères

Rue Albert-Martin - PÉRIGUEUX

B. P. 70

Télép. 53 29 27 - 53 25 27

Agence à PAU

Rue Saint-Julien LESCAR (B. P.)

Télép. 69

★★★★★

Sté Métallurgique Haut-Marnaise

JOINVILLE (Haute-Marne)

TÉLÉPHONE 56 et 112



*Tout ce qui concerne le Matériel
d'adduction et de distribution d'eau :*

Robinets-Vannes - Bornes-Fontaines - Poteaux
d'Incendie - Bouches d'Incendie - Robinetterie
Accessoires de branchements
et de canalisations pour tuyaux :

Fonte - Acier - Eternit - Plomb - Plastiques

Joints « PERFLEX » et « ISOFLEX »

Ventouses « EUREKA »

Matériel « SECUR » pour branchements
domiciliaires

Raccords « ISOSECUR »

**ÉQUIPEMENT DES CAPTAGES
ET DES RÉSERVOIRS**

Capots - Crépines - Robinets-Flotteurs
Gaines étanches - Soupapes de Vidange
Dispositif de Renouvellement Automatique
de la Réserve d'Incendie dans les Réservoirs

entreprise de dragages
dragages de canaux et de rivières
défenses de berges

NOUVEAU

M. CRETEUR et Cie
6, RUE DE BELLEVUE - DIJON (Côte-D'or)

Entreprise CASTELLS Frères

Bâtiments & Travaux Publics

S.A.R.L. au Capital de 500.000 NF

4, Chemin du Clauzier, **TARBES** (H.-P.)

Adresse Télégraphique : **Casteltravos-Tarbes**

R.C. Tarbes 10.023 - C. C. P. Toulouse 332.28 - Tél. 6.14 et 8.13

**CENTRE de
BAGNERES de BIGORRE**

Allée Jean-Jaurès
Bagnères de Bigorre
(H.-P.) Tél. 2-68

**CENTRE
SUD-EST**

50, Av. Maréchal Foch
Toulon (Var)
Tél. : 33-95

3, rue La Boétie
PARIS 8



Téléphone
ANJOU 10-40

TOUS TRAVAUX
sur Routes et Aérodrômes

Sarrade & Lannes

ING. I. E. G.

PARIS (8^e)

13, RUE DU COLISÉE

TÉL. ÉLYSÉES 08-51

BIARRITZ

RUE SAINT-JEAN

TÉLÉPHONE N° 413-46

INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

SOUS STATIONS — POSTES H. T. — USINES

TABLEAUX — ECLAIRAGE PUBLIC — PRIVÉ

Phares — Aérodrômes — Signalisation — Téléphone

STÉ DES ENTREPRISES
LIMOUSIN

S.A.R.L. Capital 1.600.000 NF

R.C. Seine 55 B 1679

TRAVAUX PUBLICS - BÉTON ARMÉ

20, Rue Vernier — PARIS

Téléphone : ETOILE 01-76

ETABLISSEMENTS

FOURRÉ & RHODES

Société Anonyme
Capital 2.500.000 NF

Siège social :
20, r. de Chazelles, Paris-17^e
Tél. : WAGram 17-91



TRAVAUX
PUBLICS

BÉTON
ARMÉ

PONTS - BARRAGES

Bâtiments industriels

Centrales thermiques
et hydro-électriques

★

AGENCES : ALGER
B.P. 812 TUNIS R.P.
CASABLANCA
BUREAU : PAU

PELLES EIMCO

2, Rue de Clichy

PARIS (9^e)

Téléphone : TRINITÉ 69-47 (2 lignes)

Télégrammes EMCOR-PARIS

COMMUNAUTÉ DE NAVIGATION FRANÇAISE RHÉNANE

1, Place de Lattre, STRASBOURG - Tél. : 34.07.39 à 34.07.45 - Télex 87005



Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin

63, Quai Jacoutot. — Direction Générale 1, Place de Lattre, Strasbourg. — Tél. 34.07.39 à 34.07.45 - Télex 87005.

Sanara - Sté Alsacienne de Navigation Rhénane

10, Rue du Bassin-du-Commerce, Strasbourg-Port-du-Rhin. — Tél. 35.35.04 - Télex 87019.

Sté le Rhin - Sté Gén. de Navigation et d'Entrepôts

11, Rue de la Minoterie, Strasbourg-Port-du-Rhin. — Tél. 35.24.90 - Télex 87017.

Société Française de Navigation Rhénane

9, Rue de la Minoterie, Strasbourg-Port-du-Rhin. — Tél. 35.33.14 - Télex 87018.

Lloyd Rhénan

11, Rue de la Minoterie, Strasbourg-Port-du-Rhin. — Tél. 35 24.90 - Télex 87017.

Armement Seegmuller S. A.

Bassin d'Austerlitz, Strasbourg-Neudorf. — Tél. 34.21.11 - Télex 87016

Compagnie de Transports Rhénans

4, Rue Léon-Jost, Paris (17^e). — Tél. Carnot 07.80.

Société Strasbourgeoise d'Armement

18, Rue du 22 Novembre, Strasbourg. — Tél. 32.25.71.

BALE - LUDWIGSHAFEN - DUISBOURG - ANVERS - ROTTERDAM

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS IMPERMÉABLES de TRAVAIL et de PROTECTION

en divers tissus enduits et en toile imperméabilisée
pour Mines - Ponts et Chaussées - Travaux Publics

Ets Rémy DELILE S.A.R.L.

Fondés en 1848
MAISON DE CONFIANCE
20, rue Florent-Cornilleau, ANGERS (Maine-et-Loire)
TELEPHONE 40-82

ROL-LISTER & C^{ie}

Société Anonyme au Capital de 1.500.000 NF

17, rue d'Athènes - PARIS - IX^e

Tél. : PIGalle 74-80 (lignes groupées)

Travaux routiers - Travaux urbains

Répardages - Matériaux enrobés
Emulsions de Bitume - Bétons bitumineux
Tarmacadam - Laitier concassé
Rolasmac - Bitumac

S.A.C.E.R.

Société Anonyme au Capital de 7.560.000 NF
Siège Social : 1, rue Jules-Lefebvre, PARIS (9^e)
Téléph. TRI. 35-34

TOUS TRAVAUX ROUTIERS

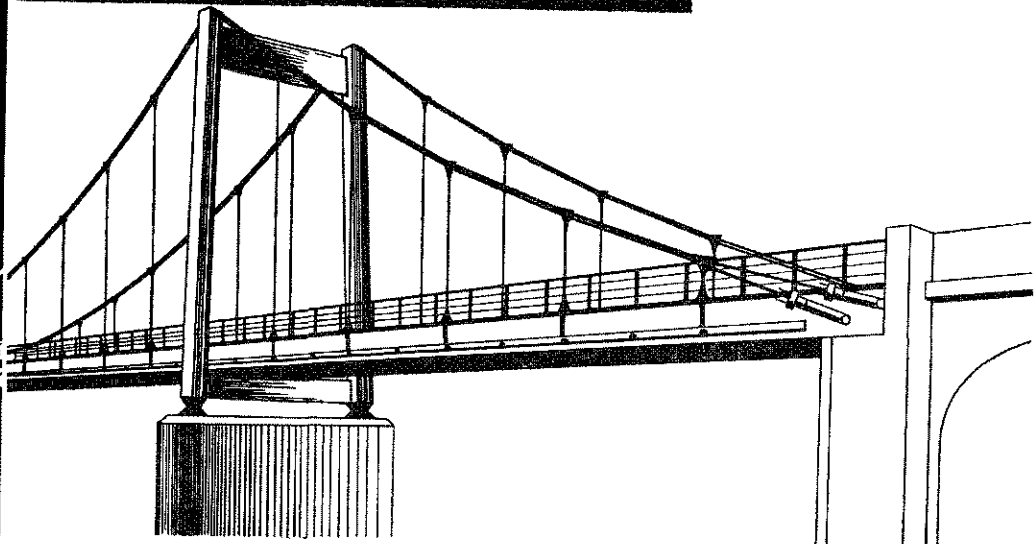
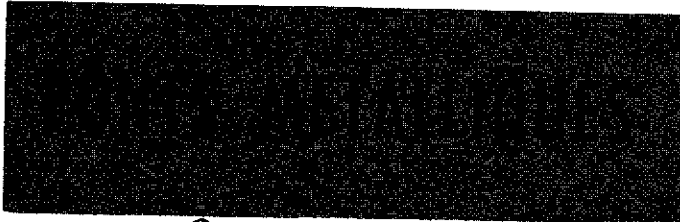
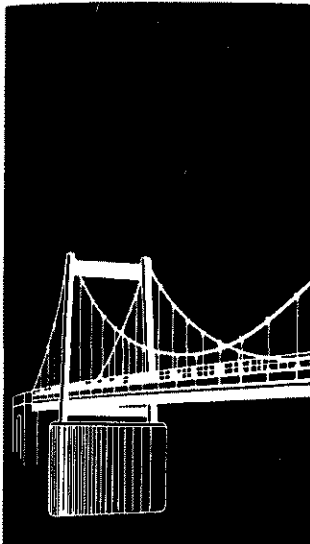
VOIRIE URBAINE

PISTES D'ENVOL

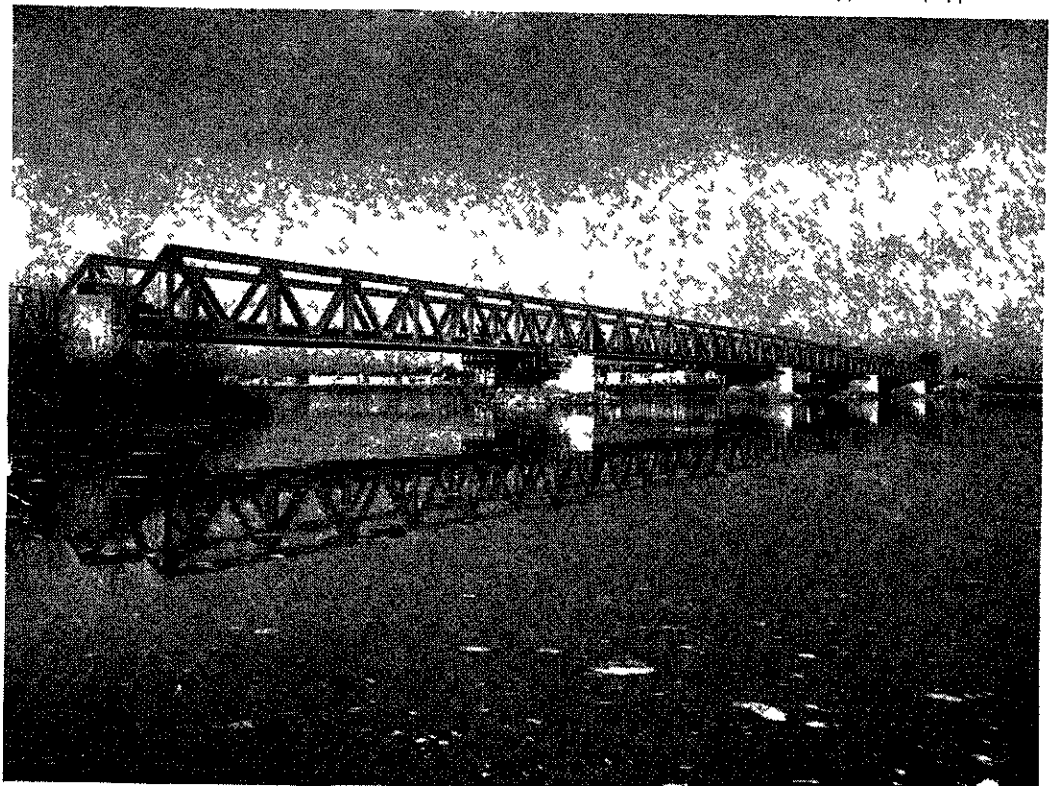
— en béton bitumineux —
et en béton de ciment

TERRAINS DE SPORT

Directions régionales : PARIS - SEGRE
BESANÇON - CLERMONT-FERRAND - GRENOBLE
TOULOUSE - MARSEILLE



Pont
de SAINT-MATHURIN
sur la Loire
(Maine-et-Loire)
5 travées rigides dont
deux de 64 m. 20
et trois de 90 m. 50.
1.080 tonnes.



BYC publicité

Baudin-Châteauneuf

Société Anonyme au capital de 1 250 000 NF

Châteauneuf-sur-Loire (Loiret) - Tél. Orléans 89-43-09

BUREAU A PARIS 254 RUE DE VAUGIRARD XV^e TEL LLC 27 19 +

pas d'erreurs...



COMPTABILITÉ TRÉSORERIE

- CLIENTS ET VENTES
- FOURNISSEURS ET ACHATS
- GÉNÉRALE
- BUDGÉTAIRE
- TENUE DE L'ÉCHEANCIER ETC

COMPTABILITÉ INDUSTRIELLE

- ANALYTIQUE D'EXPLOITATION
- PRIX DE REVIENT (STANDARD, REEL)
- CONTRÔLE DES TEMPS
- STOCK (DISPONIBLE, EN COMMANDE, ETC)
- PAIE (HORAIRE, BEDEAUX, ETC)

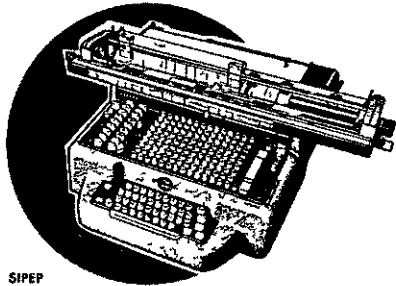
ET TOUS AUTRES TRAVAUX DE COMPTABILITÉ
FACTURATION AVEC REPORT AUX COMPTES CLIENTS

National

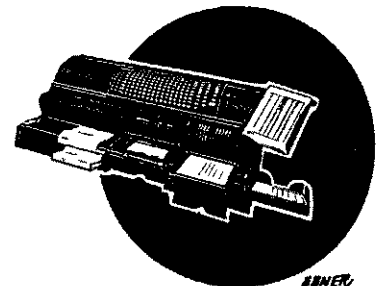
S. A LA NATIONALE CAISSE ENREGISTREUSE

3 Rond Point des Champs Élysées PARIS 8 BAL 10 31

USINE A GENTILLY (SEINE) 30 AGENCES ET CENTRES MÉCANIQUES EN FRANCE



SIPEP



EBNER

RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (S.-&O.) - Tél. 964.0421

TOUS MATÉRIELS DE **STOCKAGE, CHAUFFAGE** ET **ÉPANDAGE**
DE **LIANTS HYDROCARBONES**

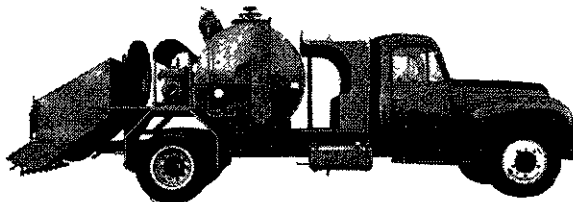
ÉPANDEUSES

avec rampe

- Eure et Loir
- A jets multiples

POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Point à temps automobile classique

STOCKAGE

et **RÉCHAUFFAGE**

de liants:

- Citernes mobiles
 - Spécialistes de l'équipement des installations fixes
- (80 Réalisations)

DEPUIS 1911, LES ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE

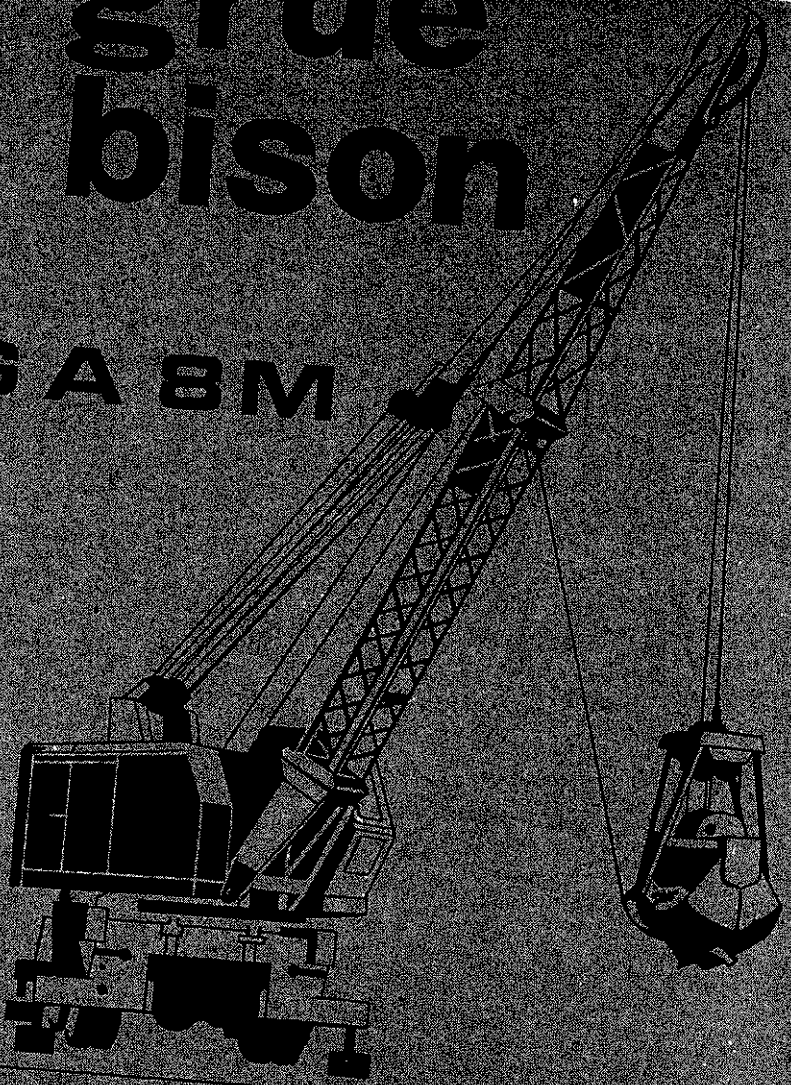
*roches durables,
roches de qualité...*

DURETÉ

*matériaux
d'origine éruptive et
cristallophyllienne*

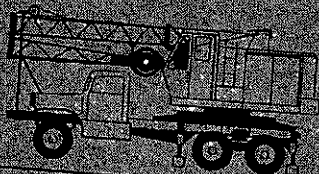
grue bison

2.000 KG A 8 M

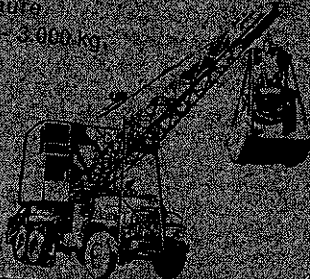


- Fleches - 9 m - 11 m
13 m - 15 m
- Treillis a tambours
de grand diametre
- Capacite d'enroulement
sur une couche 30 m
- Rotation surpuissante
sur rond a double
rangée de billes
- Vitesse 3 ou 5 tours minute
- Cabine de manœuvre
indépendante a grande visibilité

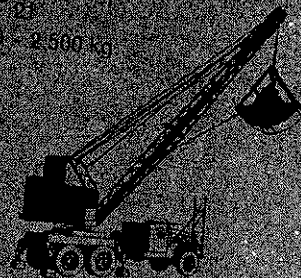
**Bison sur camion
flèche repliée**



Centares
1.200 - 3.000 kg



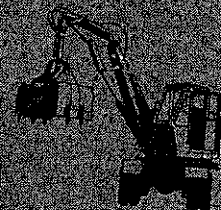
GRT 23
1.000 - 2.500 kg



Boilot-Pétolat

9 rue de l'Échelle Paris
tel. Ric. 87 41 - Usine à Dijon

Pale Hydraulique BP 30
équipement benne brancard



SOCIÉTÉ CORSOVIA

ASPRETO
AJACCIO (CORSE)

TRAVAUX PUBLICS

EXPLOITATION DE CARRIERES
TRAVAUX ROUTIERS
TERRASSEMENTS

Tél 6 97 et 3-80

ENTREPRISE A. REYDEL & ses FILS

Société Anonyme au Capital de 300 000 NF

Travaux Publics

Béton Armé

Bâtiments

Ouvrages d'Art

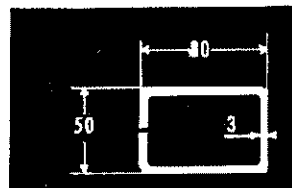
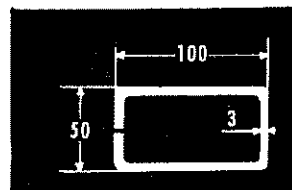
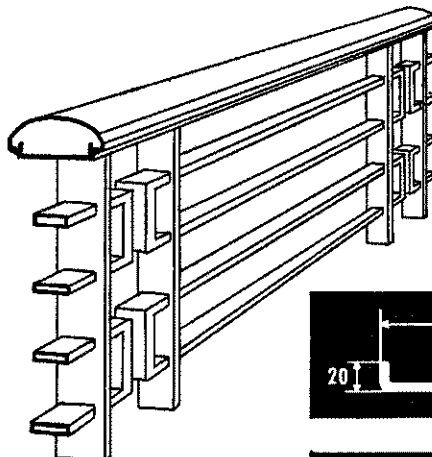
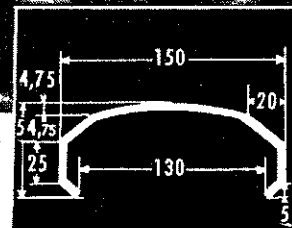
VOIRON
(ISERE)

Téléph. 4-91 - 4-92

Boîte Postale N° 106



PONT DE L'ARMÉE PATCH A ÉPINAL



tous
les profils
ci-dessus
existent
en plusieurs
dimensions.

DOCUMENTATION AU SIÈGE

PROFILAFROID

Pub. A. C. Mehr

41, Avenue de Villiers - PARIS 17^e - WAG. 83-39

Les Entreprises de Travaux Publics **André BORIE**

Société Anonyme au Capital de 10 000 000 NF

Siège Social à **PARIS (17^e) 92, Avenue de Wagram** - Tél WAGram 85 61

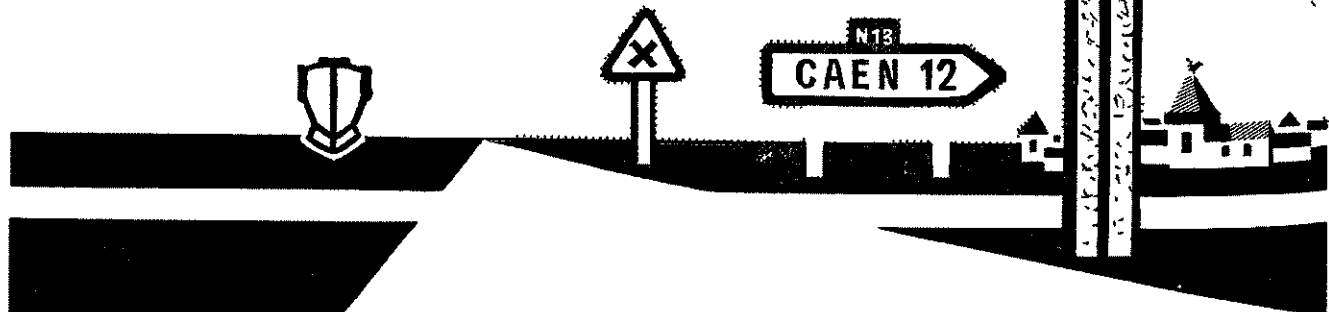
BUREAUX

NICE	42, Rue de Châteauneuf	Tel	821-12
MARSEILLE	40, Boulevard Longchamp	«	62-25-47
LYON	3, 4 et 5, Pl. Antonin-Perrin	«	072-65-97
LA BATHIE	(Savoie)	«	17 et 18 à Tours
CHAMONIX MONT-BLANC	B.P. 28 (Hte-Savoie)	«	551
MERS-EL-KEBIR	Le Cap Gros - Algérie	«	27

Terrassements - Maçonnerie - Béton armé
Tunnels - Ponts - Viaducs - Barrages - Adduction
d'eau - Bâtiments industriels - Cités ouvrières

PANNEAUX DE SIGNALISATION

armor



SUREAU-NICE

AGREMENT MINISTERIEL N° 8

DYNAMITES

FABRIQUÉES
SPÉCIALEMENT
PAR :
LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES EXPLOSIFS

POUR

DAVEY-BICKFORD SMITH & C^{IE}

ETABLISSEMENTS
DAVEY-BICKFORD - SMITH & Co
6, rue Stanislas-Girardin, ROUEN (S.-M.)
Tél. : 71-66-72

TOUS ACCESSOIRES DE TIR
pour mines, carrières,
travaux publics

NOS TECHNICIENS
sont à votre disposition pour
étudier votre problème.

120 années d'expérience

PAUL MARTIAL 102

S^TE DES ENTREPRISES
LIMOUSIN

S.A.R.L. Capital 1.600.000 NF
R.C. Seine 55 B 167y

TRAVAUX PUBLICS - BÉTON ARMÉ

20, Rue Vernier — PARIS

Téléphone : ETOILE 01-76

ETABLISSEMENTS

KUHLMANN

Société Anonyme au Capital de 89.561.100 NF

25, B^D DE L'AMIRAL BRUIX — PARIS (16^e)

Ponts et Chaussées :

**SILICATES POUR TRAVAUX SOUTERRAINS
ET PEINTURES - LITHOPONE.**

Mines :

**PRODUITS DE FLOTTATION : XANTHATES
SULFURE DE SODIUM - SULFHYDRATE DE
SOUDE - SULFURE DE CARBONE - ALCOOLS
SILICATES.**

LES ROUTES MODERNES

Société Anonyme au Capital de 600.000 NF

12, Rue d'Aguesseau - PARIS - Tél. ANJ 52-94

Bureaux régionaux à :

AMIENS (Somme), 1, Rue Latour - Tél. 66.26

BÈGLES (Gironde), 137, Rue Louis-Rochemond T. 92-87 10

ARCOLE (Oran) - Tél. 007

TOUS REVÊTEMENTS POUR
CHAUSSEES ET AÉROPORTS
BÉTON DE CIMENT -- BÉTONS BITUMINEUX
ENROBÉS DENSES

CHARPENTES et PONTS MÉTALLIQUES

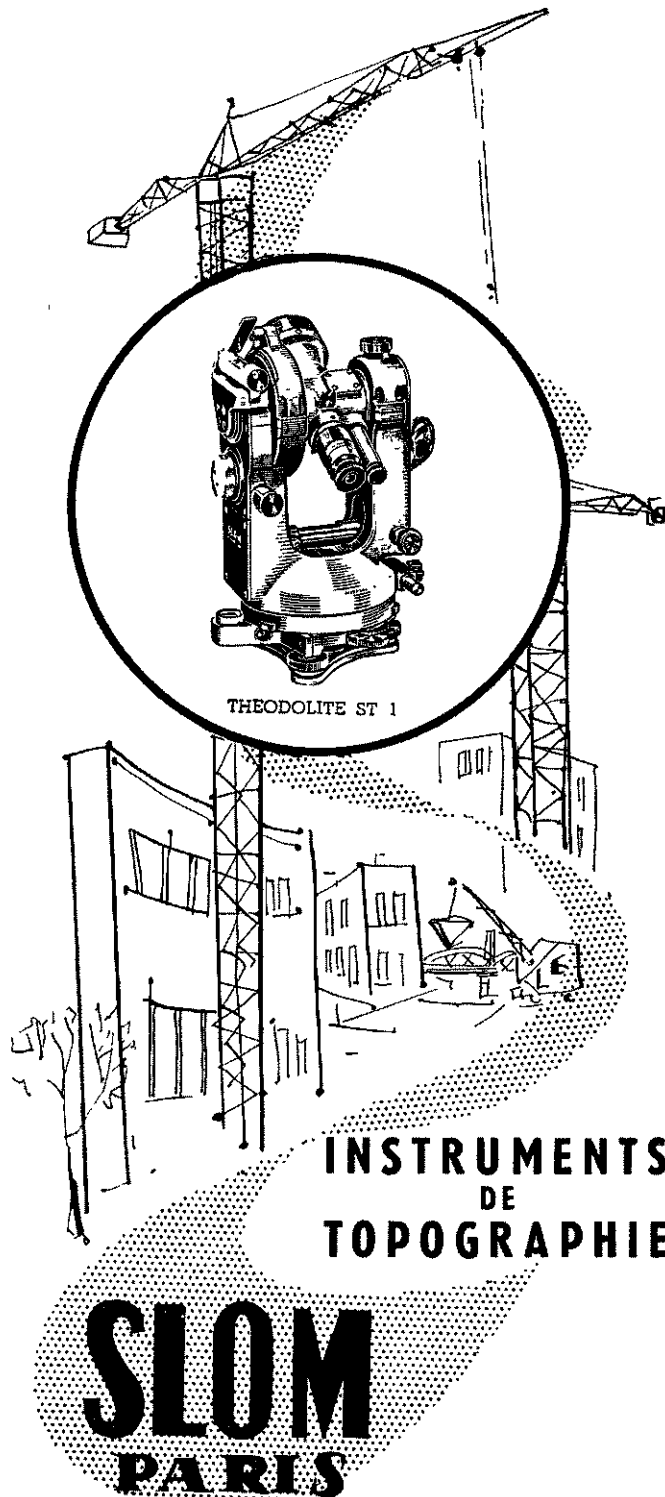
E^{ts} DEMULDER & GAJAC

S.A.R.L. au Capital de 600.000 NF

61, rue de Paris, St-ETIENNE-du-ROUVRAY (près ROUEN S.-M^{me})

Tel ROUEN 75. 12-73

Ponts routes de tous types - Ponts de chemin de fer
Passerelles - Charpentes de bâtiments - Ossatures
industrielles - Entretien d'usines
Travaux de montage - Levage



Pour FRANCE et ALGÉRIE :
SOCIÉTÉ DES LUNETIERS, 6, Rue Pastourelle - PARIS-3^e
 Tél. : TUR. 72-50

Pour l'ÉTRANGER :
SOCIÉTÉ D'OPTIQUE ET DE MÉCANIQUE DE HAUTE PRÉCISION
 125, boulevard Davout
 PARIS-20^e - Tél. : ROQ. 81-85

SERVICE DES POUDRES

POUDRES ET EXPLOSIFS DE MINES

PRODUITS CHIMIQUES DE BASE
 Hydrazine et dérivés
 Méthylamines et dérivés
 Pentaérythrite
 Hexaméthylène tétramine

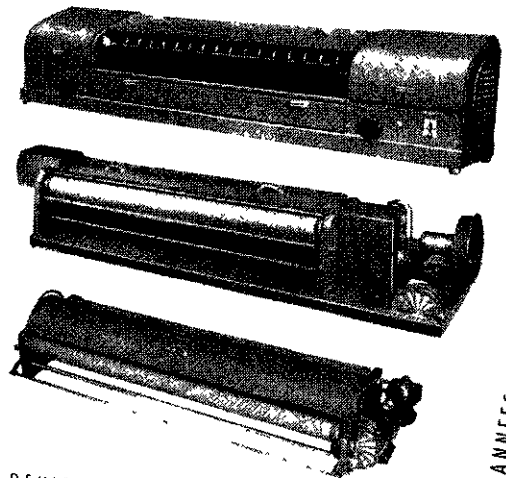
NITROCELLULOSES INDUSTRIELLES

DIRECTION DES POUDRES

12, Quai Henri-IV -- PARIS-IV^e
 Tél. : ARC. 82-70

MACHINES A REPRODUIRE LES PLANS A TIRAGE CONTINU

"PRIM" et "BOY" spécialement conçues
pour les géomètres



40 ANNEES D'EXPERIENCE - 20 000 MACHINES EN SERVICE

DEVIS ET REFERENCE SUR DEMANDE

LA VERRERIE SCIENTIFIQUE

12 av. du Maine Paris XV^e Tél. Littré 90-13



TRAVAUX PUBLICS

TERRASSEMENTS MÉCANIQUES
 ROUTES et PISTES — OUVRAGES D'ART
 TRAVAUX SOUTERRAINS
 FLUVIAUX et MARITIMES

BATIMENTS

ENTREPRISE GÉNÉRALE — CITÉS
 CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES

BÉTON ARMÉ

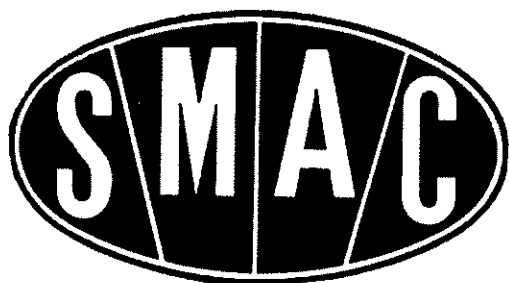
ENTREPRISE

MOINON

Société Anonyme au Capital de 2.000.000 NF

57, Rue de Colombes, NANTERRE (Seine)

Téléphone : BOI. 20-92 et la suite



**REVÊTEMENTS
 DE TOUTES ÉPAISSEURS**

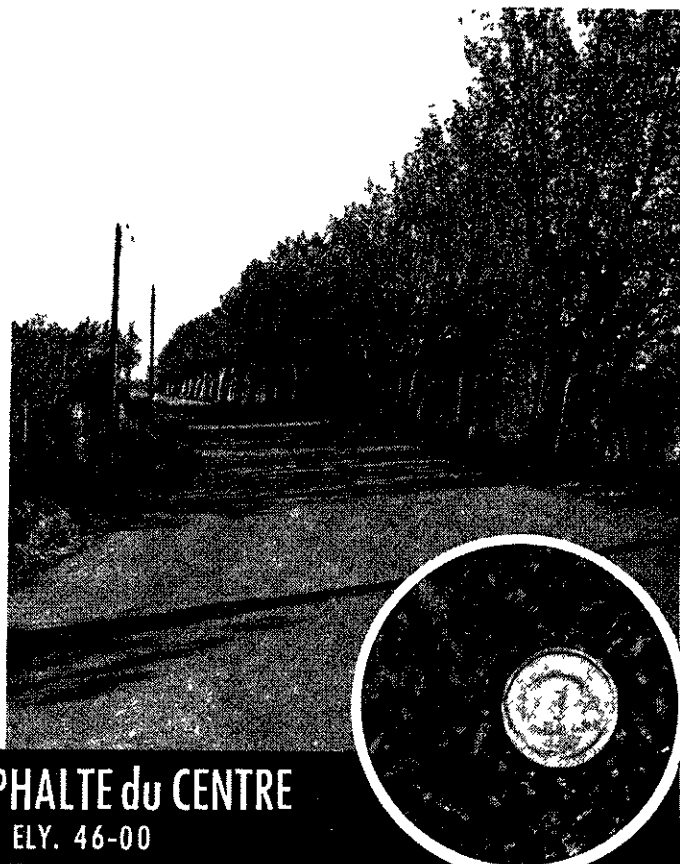
REPROFILAGES

TAPIS MINCES

Bétonsmac

Béton bitumineux

Asphalte coulé



S.A. des MINES de BITUME et d'ASPHALTE du CENTRE

SIÈGE SOCIAL : 41, AV. MONTAIGNE, PARIS 8^e - ELY. 46-00



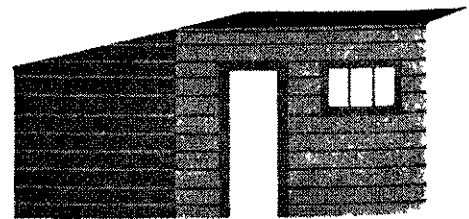
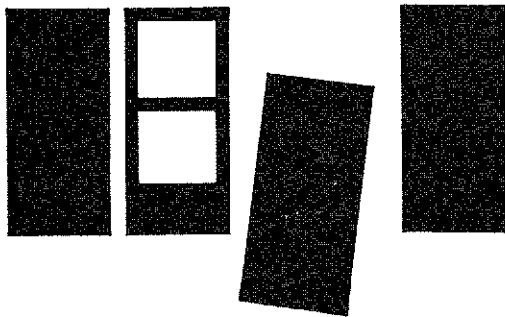
LOGEMENTS COLLECTIFS

toutes constructions démontables préfabriquées



53, BOULEVARD BINEAU • NEUILLY-SUR-SEINE (SEINE)
Tél. : MAI. 94-39 et MAI. 90-54

Dépot à Aubervilliers (Seine)
Usine à Saint Pardoux la-Rivière (Dordogne) - Tél no 1



BARAQUES DE CHANTIERS

"PUBLICITÉ 28"

JEAN COLIN



BUREAUX