

Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 39, rue du Mont-Cenis, Paris (18). Téléph. : Marcadet 55-63.

SOMMAIRE

TRIBUNE LIBRE. — AMÉLIORATION DE LA DOCUMENTATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES.

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS INTERESSANT LES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES

Indemnités du président et du rapporteur adjoint près le Comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures. Commission permanente chargée d'assurer la surveillance des prix et de coordonner les efforts de l'Administration contre la cherté de la vie.

Création d'un comité supérieur tripartite d'économies et de commissions tripartites d'économies.

Projet de loi de finances. — Exposé des motifs. Extraits relatifs à la réduction des traitements et indemnités.

PROCES-VERBAUX DES SEANCES DU COMITE.

Séance du 8 juillet 1932.

Séance du 4 octobre 1932

Séance du 15 novembre 1932.

COMMUNICATIONS DU COMITE

Elections générales de 1933.

Adduction d'eau et chemins ruraux. Correspondance échangée avec M. le Directeur des Eaux et du Service Rural.

Au sujet du Bureau mis à la disposition des ingénieurs de passage à Paris.

Commission du régime routier

LA QUESTION DES TRAITEMENTS

Lettre adressée à M. le Président du Conseil par le Président de la Fédération des Associations des cadres supérieurs techniques des services publics.

Lettres adressées

a) à M. le Ministre des Travaux Publics,

b) aux membres de la Commission des Finances de la Chambre des Députés.

LA QUESTION DES HONORAIRES.

Lettre adressée à M. le Ministre des Travaux Publics

CHRONIQUE DES TRAVAUX

Ligne de Transport d'énergie à 150 000 volts de Saint-Victor à Bagnols-sur-Cèze et à 57.000 volts d'Alès à Bagnols-sur-Cèze.

LEGION D'HONNEUR.

NOMINATIONS, MUTATIONS.

MODIFICATIONS DANS LA CONSISTANCE DES SERVICES

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Changements d'adresses.

Décès.

Adhésion. Démissions.

DIVERS.

Ouvrages et publications à vendre.

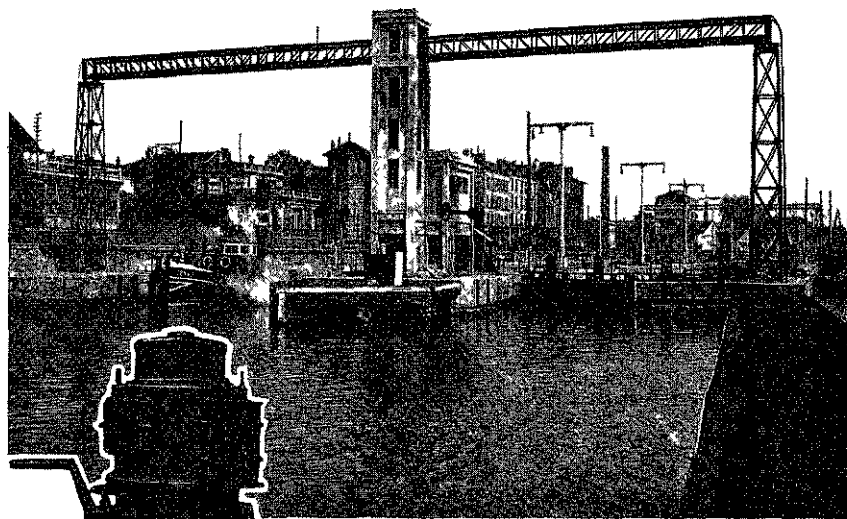
ÉTABLISSEMENTS
HILLAIRET

30, Rue Vicq-d'Azir == PARIS-X^e

Téléphone : Nord 17-28 et 60-92

ATELIERS A PERSAN (Seine-et-Oise)

CABESTANS et TREUILS
à commande électrique



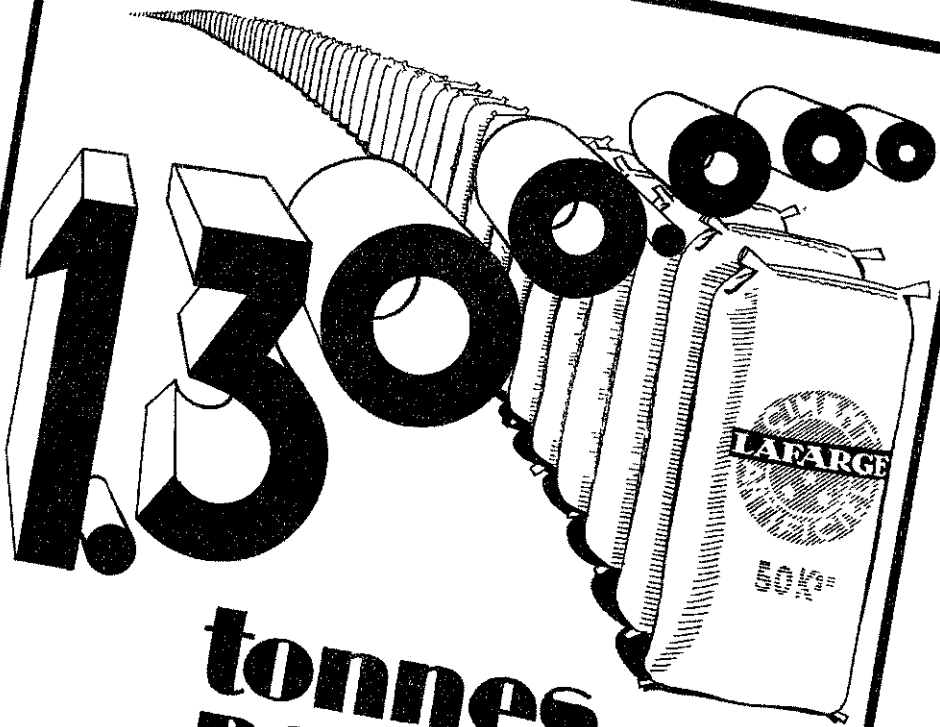
ELECTRIFICATION de
l'Ecluse de Suresnes.

ÉLECTRIFICATION D'ÉCLUSES

Commande individuelle ou **automatique**
des portes, des vannes et des ventelles.

Borne de manœuvre de porte
avec commande éventuelle à main

MANŒUVRES DE PONTS TOURNANTS.
MANŒUVRES DE BARRIERES.

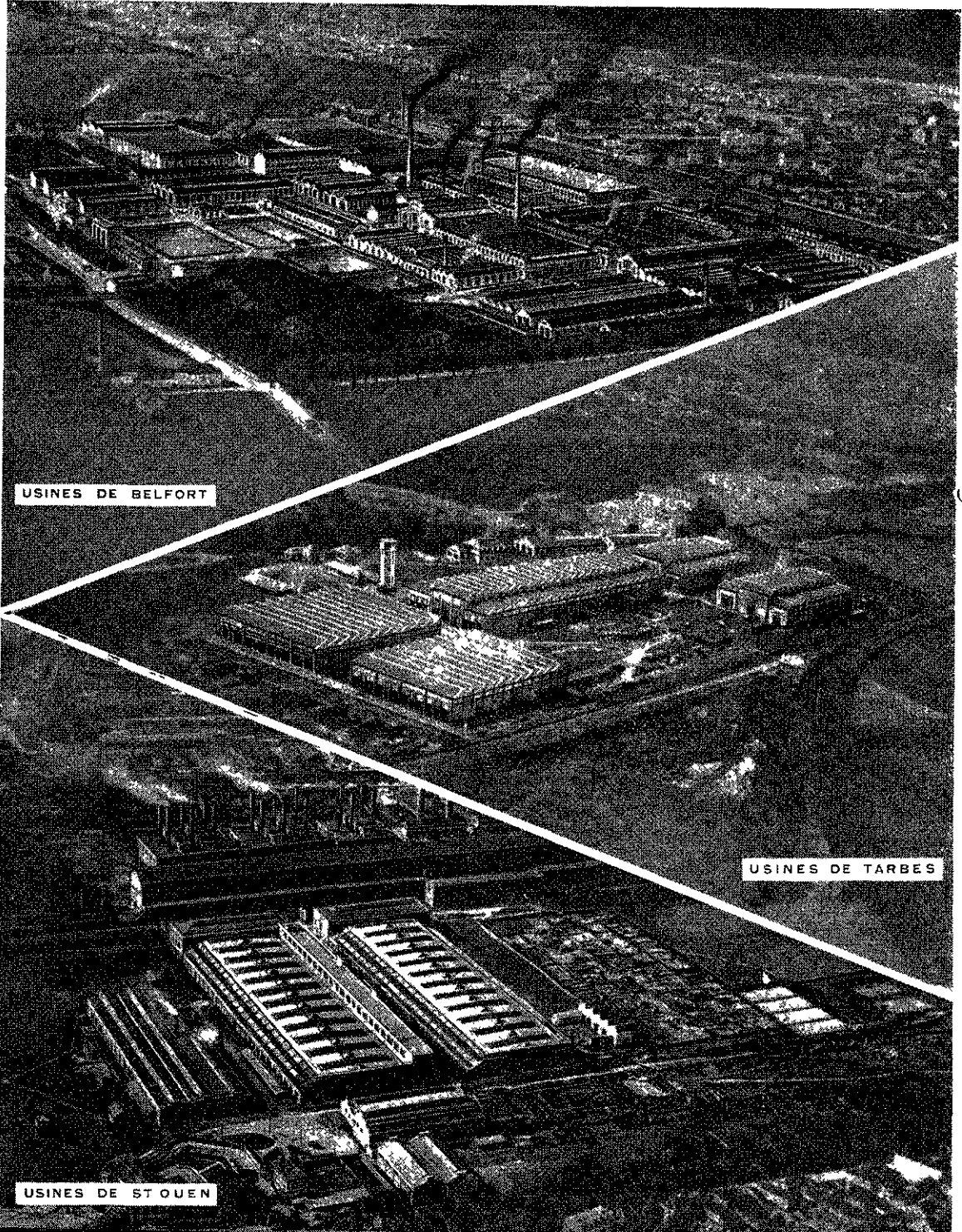


**tonnes
par an**
15 USINES

SUPERCIMENT LAFARGE
CIMENT ARTIFICIEL
SUPERBLANC LAFARGE
CIMENT EXTRA-BLANC
CIMENTS FONDUS
CIMENT DE LAITIER
CHAUX LAFARGE

**CHAUX &
CIMENTS**
DE LAFARGE & DU TEIL

AGENCES: MARSEILLE, VIVIERS, LYON, VITRY LE FR., SÈTE, CALAIS, ANGOULÊME,
ADMINISTRATION CENTRALE: PARIS, 19, Boul. Malesherbes.



USINES DE BELFORT

USINES DE TARBES

USINES DE ST QUEN

ALS·THOM

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 25 000 000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL : 15, RUE DE LA BAUME PARIS (8^e)

Téléph. Elysées 98 93 et 94

BUREAUX à LYON NANCY TOULOUSE PONTARLIER
AIX-LES BAINS

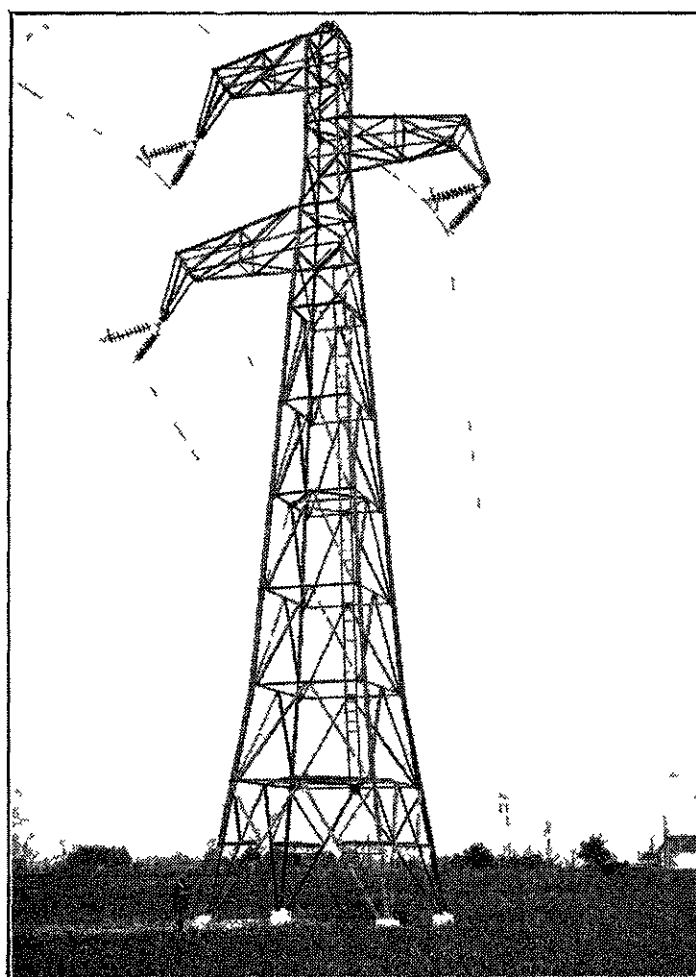
USINE à VILLEURBANNE (Rhône)



RÉSEAUX
COMPLETS
DE
DISTRIBUTION
D'ÉNERGIE

TRANSPORTS
DE
FORCE

TRACTION
ÉLECTRIQUE



STATIONS
CENTRALES

POSTES

TABLEAUX

POSTES
de
transformation
avec
redresseurs
à vapeur
de mercure

Ligne à 150 000 volts Revigny-Reims

Représentation exclusive pour la France des régulateurs H CUENOD
-- de Genève -- Régulateurs automatiques (Système R THURY) --

PROCÉDÉS de CIMENTATION FRANÇOIS

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.000.000 DE FRANCS

Siège social : 36 bis, Avenue de l'Opéra, PARIS

Bureaux : ALGER, 21, rue Michelet

R. C. Seine 245.045 B

ASSÈCHEMENT DE TOUS TERRAINS AQUIFÈRES

**Étanchement
de barrages
et de leurs assises**

**Creusement
de tunnels, puits
et galeries**

**Méthode spéciale
d'injection
des
alluvions graveleuses
à toute profondeur**

**Procédés spéciaux
brevetés
DE SILICATISATION
ET INJECTIONS
DE CIMENT
A HAUTE PRESSION**

**Réparation
des fondations
de Monuments
Edifices publics
Piles de ponts, etc.**

**Sondages à battage
et à rotation**

**pour
Etudes de terrains
Etudes géologiques**

QUELQUES TRAVAUX EXÉCUTÉS :

Assèchements de barrages : Fully (Suisse), Champagny (Haute-Saône)

Cimentation d'assises de barrages : Camarassa (Espagne), Oued Fodda Ghib (Algérie).

Injection d'alluvion : barrage de Charon (Algérie).

Réparation de monuments : Tour de Pise (Italie), Cathédrale Saint-Paul (Londres).

Injection de piles de pont : Waterloo Bridge (Londres).

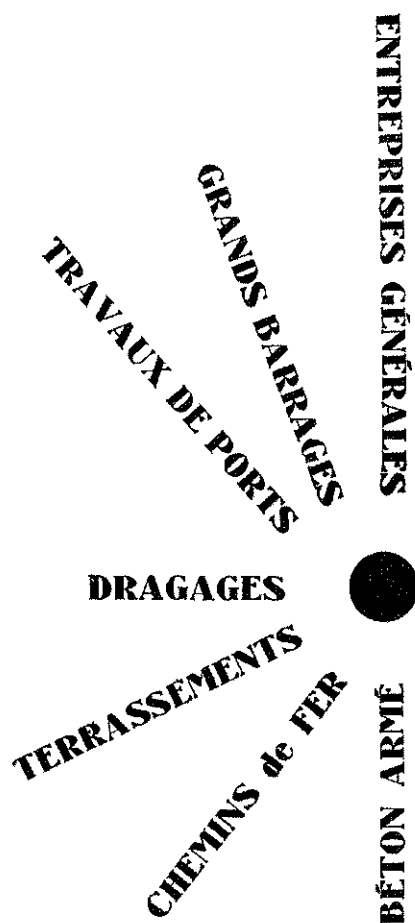
Creusement de tunnels : Tunnel de Mersey (Angleterre).

BETONAC

**Revêtements durcisseurs de haute résistance.
Revêtements de protection pour OUVRAGES
HYDRAULIQUES.
Dallages industriels (ateliers, quais, cours, etc.)
Revêtements spéciaux d'usure
(silos, caniveaux, chapes hydrofuges, etc.)**

**“ ENTREPRISES
INDUSTRIELLES
et
TRAVAUX PUBLICS ”**

Capital : 10 millions de francs

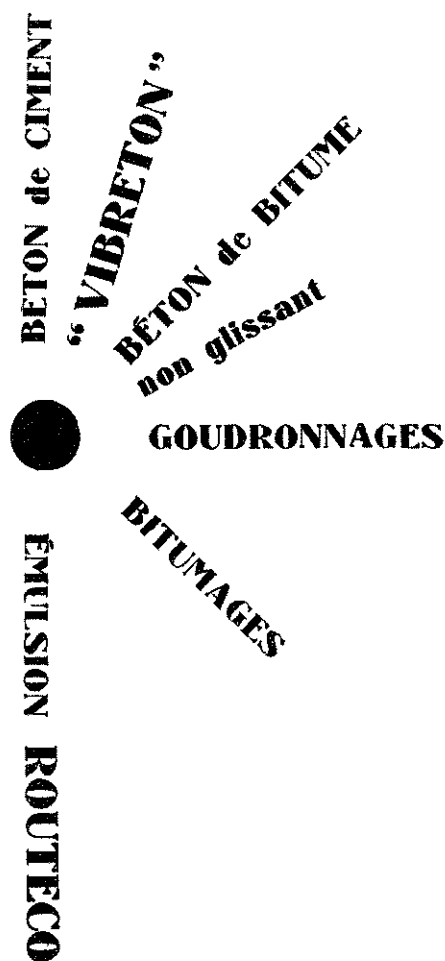


**FONDACTIONS difficiles
par
rabattement de nappe
ou
pétrification du sol**

**39, rue Washington
PARIS**

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
des
ROUTES
ÉCONOMIQUES**

Capital : 2 millions de francs



**39, rue Washington
PARIS**



PORT AUTONOME DE BORDEAUX

Bordeaux-Pauillac-Blaye-Bec d'Ambès-Le Verdon

Pour tous renseignements, s'adresser **DIRECTION** du PORT AUTONOME Palais de la Bourse BORDEAUX

P. Louy Cazauvès 1931

LE SCRAPER PIC

Convient à l'**extraction directe** des matières tendres ou de dureté moyenne, à sec ou sous l'eau, et au ramassage des produits durs en blocs.

C'est l'appareil **le plus simple et le plus économique** à tous les points de vue pour l'exploitation des sablières et l'extraction du sable en rivière, le curage



Ouvrage d'un canal en tunnel par SCRAPER PIC ABO alimentant une bonne

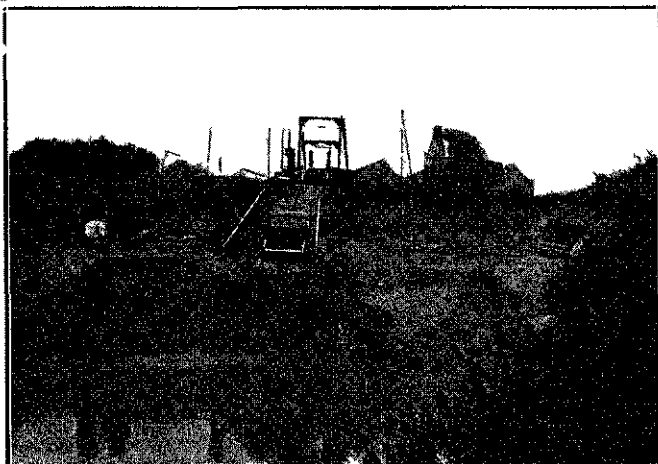
des cours d'eau, canaux, étangs, bassins à boues, albraques, le ramassage des produits abattus dans les mines et carrières.

PIC (S. A.)

Boulevard de Strasbourg, Nogent-sur-Marne (Seine)

Tél. : Tremblay 04-43 (Réseau de Paris).

Manutention et traitement mécanique de tous produits.



Exploitation d'une sablière par treuil PIC AB1 moteur à essence de 22 chevaux



ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

PLACHACIM-PARIS

Registre du Com · Seine 46319

TÉLÉPHONE :

Botzaris : 86-00 (7 lignes groupées)

Inter-Botzaris 21 (6 lignes groupées)

Établissements

Poliet & Chausson

Capital 100 millions

125, Quai de Valmy -:- PARIS (10^e)

Ciments

Chaux

Plâtres

Production Annuelle : 2.000.000 de TONNES

39 USINES -- 35 DÉPOTS

GOUDRON PRÉPARÉ pour ROUTES
HUILE LOURDE pour IMPRÉGNATION
pour CHAUFFAGE, pour MOTEURS, etc...
ET TOUS AUTRES PRODUITS DE LA DISTILLATION DE LA HOUILLE

SOCIÉTÉ D'ÉCLAIRAGE
CHAUFFAGE ET FORCE MOTRICE

Société Anonyme au Capital de 125 millions de francs.

USINES A GENNEVILLIERS (Seine)

SILGE SOCIAL & SERVICE COMMERCIAL : 22, rue de Calais, PARIS IX^e



FORCLUM
fabrique les traverses PROT
Les traverses de chemin de fer FORCLUM en béton armé, ont prouvé leur indiscutable supériorité sur les traverses en bois : durée indéfinie, entretien nul, meilleure tenue de la voie.

Ehmann
Publicité

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES POTEAUX ÉLECTRIQUES
67, RUE DE DUNKERQUE - TRUDAINE 74-03 (4. lignes) Inter 6 et 248

LES ROUTES MODERNES

Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL : 118, RUE LA BOËTIE, PARIS (VIII^e)

Téléphone : Elysées 49-25

Télégrammes : ROUTMODERN-PARIS

R. C. Seine n° 208.014

TOUS REVÊTEMENTS MODERNES A LIANTS *hydrauliques* ou *hydrocarbonés*

I. — CHAUSSÉES

1° PAVAGES.

Pavages MONOLITHES	} en pierre	} pavés d'échantillon petits pavés. pavés mosaïque. pavés démaigris. pavés irréguliers.

2° REVÊTEMENTS A LIANT DE CIMENT.

Béton VELODAMÉ "TRIPLEX".

3° REVÊTEMENTS HYDROCARBONATÉS.

A. — REVÊTEMENTS ÉPAIS :

Asphalte coulé	} "PORPHYRASPHALTE". "ASPHOLITHE".
Asphalte mixte.	
Bétons bitumeux cylindrés.	
Bitu ou Tar	macadam.

Enrobage à pied-d'œuvre, au	} goudron, bitume ou mélange de tous matériaux	} sab s. graviillon. macadam.
RECHAPAGE de revêtements en		

B. — REVÊTEMENTS SUPERFICIELS :

Goudronnages Bitumages	} a chaud ou par émulsion.
---------------------------	----------------------------

II. — TRAVAUX DIVERS

COURS DE GARES, AÉROPORTS, USINES, etc.
PISTES CYCLABLES, TROTTOIRS

DALLAGES de halls, magasins, etc.

TERRASSES -:- VOIRIE DE LOTISSEMENTS

MASTICS de composition adéquate à leur destination et aux températures extrêmes aux lieux d'emploi (Usine pour la fabrication de)

POUR TOUS VOS TRAVAUX

et spécialement

POUR CEUX QUI IMPLIQUENT DES **GARANTIES,**

employez :

LES CEMENTS	} d'HAGONDANGE
ET	
LES ACIERS	

Ils répondent aux conditions imposées par les cahiers des charges de toutes les grandes Administrations, les Compagnies de Chemins de fer, le Génie militaire, la Ville de Paris, etc.

UNION DE CONSOMMATEURS DE PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET INDUSTRIELS

Société Anonyme au capital de 105 millions de francs

R. C. Seine 75.184

Siège Social
et Service Commercial des Aciers
à PARIS,
31, Avenue Montaigne, VIII^e
Teleph : Elysées 59-59 et la suite
Télégraphe : Consoméталoc - Paris

Usines
et Service Commercial des Ciments
à HAGONDANGE (Moselle)
Téléph. : Metz N° 225
Hagondange, Nos 1, 15 et 20
Télégraphe : Forghag-Hagondange

DÉPÔTS A PARIS

DEMANDEZ NOS NOTICES



**COMPRESSEURS D'AIR
OUTILLAGE PNEUMATIQUE
MATÉRIELS DE RÉPANDAGE**

Spiros

DEPUIS 1842

USINES ET SIÈGE SOCIAL :
26-30, Rue de la Briche
SAINT-DENIS (Seine)

Téléphone :
PLAINE 00-27, 01-38, 04-14, 08-49

SUCCESSALES A **PARIS, BRUXELLES, LONDRES, MADRID**
et à **Alger, Bordeaux, Dijon, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Rennes, Tours**

MATÉRIEL DE TRAVAUX PUBLICS

A. SCHARS

48 à 54, rue Achard -:- BORDEAUX

APPAREIL POUR OPÉRER LE MÉLANGE **GOUDRON-BITUME** LA FUSION ET LE FLUXAGE DES BITUMES

(BREVETÉ S. G. D. G.)

Cet appareil peut être utilisé suivant le cas envisagé :

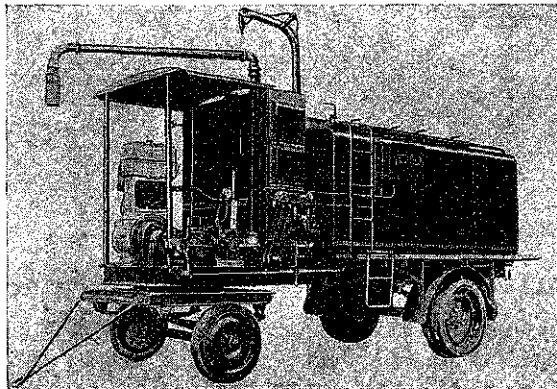
- 1° — A faire fondre et à incorporer une certaine proportion de bitume au goudron, en introduisant en même temps le bitume froid et le goudron froid dans le même récipient; le chauffage du goudron par circulation fait entrer en fusion le bitume contenu dans des paniers.
- 2° — A utiliser du goudron ou une huile appropriée comme fondant pour amorcer le chauffage des bitumes purs et arriver à une fusion continue sans crainte de surchauffe localisée, qui entraînerait la cokéfaction, ou modifierait les propriétés du bitume.
- 3° — A additionner aux bitumes bruts la quantité d'huile nécessaire à leur fluxage, pour être utilisés sur routes.
- 4° — Comme poste réchauffeur mobile. Grâce à son calorisateur de grande surface il permet d'approvisionner les répandeuses en goudron dégourdi ou chauffé à la température nécessaire au répandage.

**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**

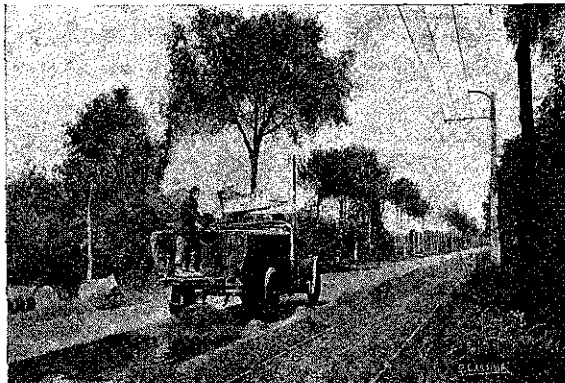


Les expériences que nous suivons depuis plusieurs années ont prouvé que notre matériel a toujours donné des mélanges goudron-bitume parfaitement homogènes.

Malgré les différences considérables que présentaient les produits traités, aucune trace de décantation n'est apparue même après cinq mois de



Poste mobile pour la fabrication du Goudron-Bitume
Chauffage au mazout



Répandage par Appareil Diffuseur
Breveté France et Etranger

**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**



stockage du mélange.

Cette homogénéité obtenue à basse température a permis l'épandage des goudrons bitume à 20 0/0, aux environs de 100°, c'est-à-dire que l'application de ce mode de revêtement n'est ni plus dangereuse, longue ou onéreuse qu'un goudronnage ordinaire.

ÉTABLISSEMENTS J. PEINY

126 et 128, rue de Paris, VANVES (Seine)

FOURNISSEURS DE L'ÉTAT, DES POSTES, DES
COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER, DES VILLES
ET DES GRANDES ADMINISTRATIONS

Téléph. : { Vaugirard 04-47
 { Vanves 03-11
R. C., Seine N° 237.224



Chèques postaux :
Paris 746-47

J. PEINY, Propriétaire ✽, I. ☉, O. ☼, C. ✚, ✚

Médailles or, argent, vermeil et bronze à diverses Expositions.

Marques déposées.

**Le meilleur mode de destruction des mauvaises herbes et de toute
végétation nuisible est le désherbage chimique**

OUI !

mais avec

L'OCCYSOL

LE PLUS ÉCONOMIQUE

Le plus facile à employer

NON EXPLOSIBLE

NON INFLAMMABLE

Les **ÉTABLISSEMENTS J. PEINY**, vendent aussi les anti-poussières **PÉNOLEINE**
et **TERRAZOLEINE** à l'Eucalyptol.

La **TERRAZOLEINE** est étudiée spécialement pour l'entretien des revêtements ligno-
magnésiens.

Envoi franco du catalogue et de la documentation sur demande



ROC

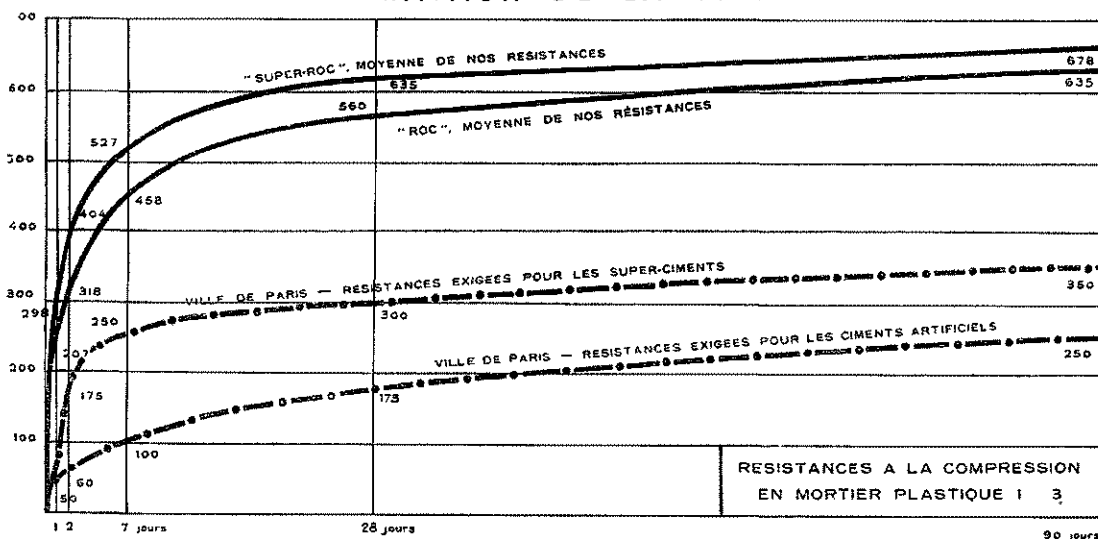
LE MEILLEUR
CIMENT

SUPER-ROC

LE MEILLEUR
SUPERCIMENT



ADMIS AUX TRAVAUX DE LA VILLE DE PARIS



Dans leur catégorie respective
ROC et SUPER-ROC sont sans égal

LAMBERT FRÈRES & C^{IE}

Société en commandite par actions au capital de 27.500.000 francs

Siège social : CORMELLES-EN-PARISIS (Seine-et-Oise)

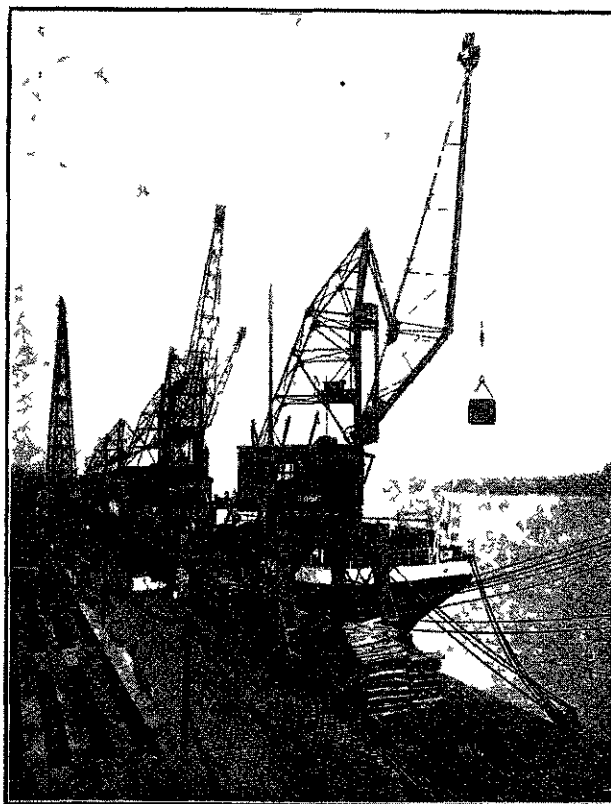
DIRECTION COMMERCIALE : 82, RUE SAINT-LAZARE — PARIS

Téléph. . Trinité 27-40 (3 lignes). — Adr. télégr : Matéria-Paris-118



LES
S
R
M
E
T
A
E
L
E
C
T
R
I
C
I
T
E

TOUT CE QUI CONCERNE
LES APPLICATIONS INDUSTRIELLES
DE L'ÉLECTRICITÉ



Grues de 3 Tonnes a fleche relevable sous charge (Port Autonome de Bordeaux)

CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE

DIRECTION GENERALE A JEUMONT (NORD)
Jeumont
75, BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS (8^E)

Les bons ouvrages techniques sont de plus en plus recherchés

C'est à la Librairie

TÉLÉPHONE
Danton 99-15 (3 lignes)



CHÈQUES POSTAUX
Paris 75-45

ÉDITEUR, 92, rue Bonaparte, PARIS (VI^e)

que vous trouverez

le catalogue le plus complet

contenant près de 3.000 titres

Il comprend les divisions suivantes :

ORGANISATION. -- ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL ET PROFESSIONNEL. — MÉCANIQUE. AUTOMOBILISME. — AÉRONAUTIQUE. — ÉLECTRICITÉ. — TÉLÉGRAPHIE. — TÉLÉPHONIE. — CHIMIE ET ANALYSE CHIMIQUE. — INDUSTRIES DIVERSES. — AGRICULTURE. — ARCHITECTURE. — TRAVAUX PUBLICS. — CONSTRUCTION. — CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS. — GÉOLOGIE. -- MINES. — MÉTALLURGIE.

La Librairie DUNOD édite :

La Technique Moderne. *Revue bimensuelle.*

Abonnement : France..... 125 fr.
Etranger 180 fr. (164 fr.¹)

L'Electricien. *Revue bimensuelle.*

Abonnement : France..... 55 fr.
Etranger 95 fr. (83 fr.¹)

La Vie Automobile. *Revue bimensuelle.*

Abonnement : France..... 84 fr.
Etranger 150 fr. (130 fr.¹)

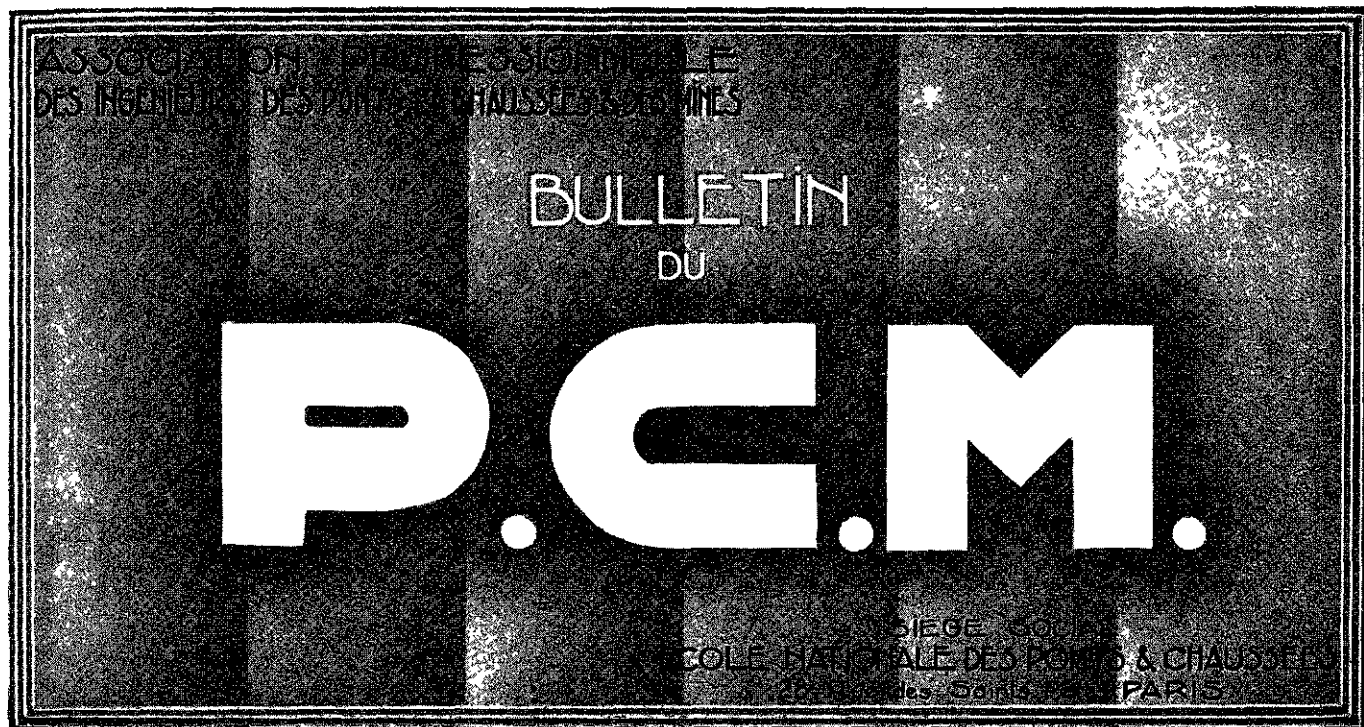
La Revue générale des Chemins de fer. *Mensuelle.*

Abonnement : France..... 120 fr.
Etranger 160 fr. (145 fr.¹)

Les Annales des Mines. *Revue mensuelle.*

Abonnement : Paris..... 130 fr.
Départements 140 fr.
Etranger 170 fr. (160 fr.¹)

(1) Prix spécial pour les pays ayant adopté l'échange du tarif postal réduit.



Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 39, rue du Mont-Cenis, Paris (18). Téléph. : Marcadet 55-63.

SOMMAIRE

TRIBUNE LIBRE. — AMÉLIORATION DE LA DOCUMENTATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES.

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS INTERESSANT LES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES

Indemnités du président et du rapporteur adjoint près le Comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures. Commission permanente chargée d'assurer la surveillance des prix et de coordonner les efforts de l'Administration contre la cherté de la vie.

Création d'un comité supérieur tripartite d'économies et de commissions tripartites d'économies.

Projet de loi de finances. — Exposé des motifs. Extraits relatifs à la réduction des traitements et indemnités.

PROCES-VERBAUX DES SEANCES DU COMITE.

Séance du 8 juillet 1932.

Séance du 4 octobre 1932

Séance du 15 novembre 1932.

COMMUNICATIONS DU COMITE

Elections générales de 1933.

Adduction d'eau et chemins ruraux. Correspondance échangée avec M. le Directeur des Eaux et du Service Rural.

Au sujet du Bureau mis à la disposition des ingénieurs de passage à Paris.

Commission du régime routier

LA QUESTION DES TRAITEMENTS

Lettre adressée à M. le Président du Conseil par le Président de la Fédération des Associations des cadres supérieurs techniques des services publics.

Lettres adressées

a) à M. le Ministre des Travaux Publics,

b) aux membres de la Commission des Finances de la Chambre des Députés.

LA QUESTION DES HONORAIRES.

Lettre adressée à M. le Ministre des Travaux Publics

CHRONIQUE DES TRAVAUX

Ligne de Transport d'énergie à 150 000 volts de Saint-Victor à Bagnols-sur-Cèze et à 57.000 volts d'Alès à Bagnols-sur-Cèze.

LEGION D'HONNEUR.

NOMINATIONS, MUTATIONS.

MODIFICATIONS DANS LA CONSISTANCE DES SERVICES

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Changements d'adresses.

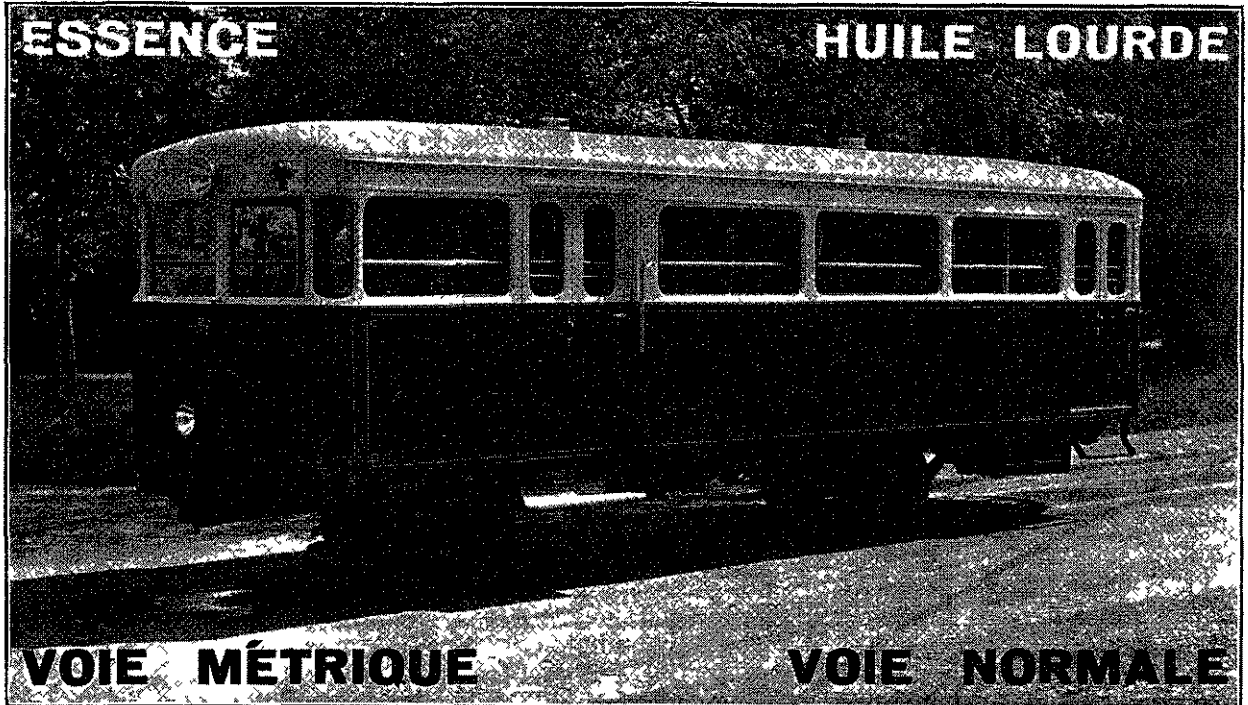
Décès.

Adhésion. Démissions.

DIVERS.

Ouvrages et publications à vendre.

AUTOMOTRICES S.C.



Les Automotrices S. C. donnent le plus bas prix de revient
kilométrique par place offerte et une
VITESSE COMMERCIALE ÉLEVÉE

Ce sont les seules qui soient construites par des exploitants

REMRQUES TOUS TYPES

USINES à PRIX-les-MÉZIÈRES et au MANS

ORGANISATION

de tous SERVICES de TRANSPORTS PUBLICS ou PRIVÉS
par VOIE FERRÉE ou par AUTOMOBILES

SOCIÉTÉ CENTRALE DE CHEMINS DE FER ET D'ENTREPRISES
122, Boulevard Malesherbes -- PARIS

COMPOSITION DU COMITÉ D'ADMINISTRATION

A. — BUREAU.

Président.

MM.

PARMENTIER, I. C. P. C., 84, rue Bonaparte, Paris (6°).

Vice-présidents.

LE ROUX, I. G. P. C., 24, rue de Varenne, Paris (7°).

GERVAIS DE ROUVILLE, I. C. P. C., 43, avenue du Président-Wilson, Paris (16°).

WEILL, I. C. M., 12, rue Saint-Simon, Paris (7°).

Secrétaire.

BESSON, I. O. P. C., 43, avenue du Président-Wilson, Paris (16°).

Secrétaire adjoint.

JACQUINOY, I. O. P. C., 41, rue de Lévis, Paris (17°).

Trésorier.

DEYMIÉ, I. O. P. C., 9, rue Leboutoux, Paris (17°).

B. — DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX

MM.

BESSON, I. O. P. C., 43, avenue du Président-Wilson, Paris (16°).

BRIANCOURT, I. C. P. C., 40, boulevard Anatole-France, Châlons-sur-Marne.

BROQUAIRE, I. C. P. C., Terreplein de l'Ecluse Guillain, Dunkerque.

COLSON (Georges), I. G. P. C., 64, boulevard de Courcelles, Paris (17°).

DAUVERGNE, I. C. M., 8 bis, avenue des Sycomores, villa Montmorency, Paris (16°).

HACHON, I. O. P. C., 7, rue Théodore-de-Banville, Paris (17°).

PARMENTIER, I. C. P. C., 84, rue Bonaparte, Paris (6°).

PÉRRET, I. C. P. C., 66, boulevard Notre-Dame, Marseille.

SOLEIL, I. C. P. C., 8, rue de l'Eglise-Saint-Germain, Compiègne.

TARNIER, I. C. P. C., 20, place du Château, Blois (Loir-et-Cher).

WAHL, I. C. P. C., 30, quai du Breuil, Mâcon (Saône-et-Loire).

WEILL, I. C. M., 12, rue Saint-Simon, Paris (7°).

C. — DÉLÉGUÉS DE GROUPES.

MM.

Groupe des Mines : BABOIN, I. O. M., 22, rue de la Banque, Chalon-sur-Saône.

VIGIER, I. O. M., 31, rue Michelet, Béthune.

Groupe de Paris : LE ROUX, I. G. P. C., 24, rue de Varenne, Paris (7°).

GERVAIS DE ROUVILLE, I. C. P. C., 43, avenue du Président-Wilson, Paris (16°).

DEYMIÉ, I. O. P. C., 9, rue Leboutoux, Paris (17°).

GASPARD, I. O. P. C., 6, rue Berthollet, Paris (6°).

GÉNY, I. O. P. C., 246, boulevard Saint-Germain, Paris (7°).

MICHEL, I. O. P. C., 9, avenue Constant-Coquelin, Paris (7°).

Groupe d'Amiens : DUTARET, I. C. P. C., 43 bis, rue de la République, Amiens.

Groupe de Nancy : FRONTARD, I. C. P. C., 30, boulevard de la Rochelle, Bar-le-Duc.

Groupe de Lyon : RÉROLLE, I. O. P. C., 30, Rue du Château, Dijon.

Groupe de Marseille : COMBET, I. O. P. C., 58, cours Puget, Marseille.

Groupe de Toulouse : N.

Groupe de Bordeaux : PELTIER, I. O. P. C., 10, rue des Deux-Ormeaux, Bordeaux.

Groupe d'Orléans : CESTRE, I. O. P. C., 1, Quai d'Auron, Bourges.

Groupe du Mans : BRESSOT, I. C. P. C., 7, rue Albert-Maignan, Le Mans.

Groupe de l'Afrique du Nord : WECKEL, I. O. P. C., Fez (Maroc).

Groupe colonial : JACQUINOY, I. O. P. C., 41, rue de Lévis, Paris (17°).

Groupe des Elèves-Ingénieurs : BIDEAU, E. I. P. C., 28, rue des Saints-Pères, Paris (7°).

TRIBUNE LIBRE

Amélioration de la documentation professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Un membre de notre association nous a adressé la note ci-dessous au sujet de la documentation professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :

Introduction

A plusieurs reprises, divers membres de notre Association professionnelle ont signalé au Comité l'opportunité, et même la nécessité, de pourvoir les Ingénieurs d'une documentation administrative et d'une documentation technique plus complètes. Le

Comité a invité les délégués de Groupe à recueillir toutes suggestions utiles sur la suite que pourraient recevoir ces aspirations. La présente note a pour but d'apporter une modeste contribution à l'œuvre collective qui a retenu ainsi l'attention du Comité.

Documentation Administrative

Pendant longtemps, la documentation administrative des Ingénieurs a été assurée d'une manière remarquablement commode et efficace par le *Dictionnaire Administratif*, de Debauve, et par le *Traité des Eaux*, d'Alfred Picard. Ces deux ouvrages, qui restent fondamentaux, ne sont malheureusement plus à jour de l'évolution de la législation et de la réglementation. Leur rajeunissement semble d'ailleurs devoir être attendu, non pas de l'Administration, mais de membres de notre Corps auxquels leur haute situation et leur prestige permettent de formuler des appréciations indépendantes sur des textes officiels. Des démarches pourraient être faites auprès des Ingénieurs, auxquels une science et une expérience administratives déjà longues valent une réputation bien assurée de juristes éminents, pour les décider à attacher leur nom à une refonte de ces œuvres considérables.

L'Administration peut, de son côté, jouer un rôle très utile en achevant la mise au point d'un extrait du recueil « Potiquet », limité aux seuls textes dont la consultation est d'un usage courant.

Cet extrait et le recueil « Potiquet » lui-même pourraient avantageusement ne pas se borner à reproduire les textes élaborés au Ministère des Travaux Publics : une place assez large pourrait y être faite, comme autrefois, aux lois, décrets, arrêtés et circulaires qui concernent les Ministères dont dépendent les Ingénieurs pour une partie au moins de leurs attributions :

Ministère de l'Agriculture, pour les travaux d'adduction d'eau potable, d'hydraulique agricole, de chemins ruraux, d'électrification rurale, etc...

Ministère de l'Air, pour les travaux du service des bases, la protection des routes aériennes, etc...

Ministère de la Guerre, pour les instructions mixtes, les travaux de fortification, etc...

Ministère de la Marine, pour les travaux hydrauliques de la marine, etc...

Ministère des Colonies, pour les travaux publics des Colonies.

Ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones, pour les occupations du domaine public par les lignes de télécommunication, la protection de ces dernières lignes au voisinage des lignes d'énergie, l'application des clauses postales des concessions de transport par voies ferrées et par automobiles, etc...

Ministère de la Santé Publique, pour l'épuration des eaux, la construction d'égouts, la législation des établissements dangereux, incommodes et insalubres, etc...

Ministère de l'Intérieur, pour les chemins vicinaux, les devoirs généraux des fonctionnaires, etc...

Ministère du Travail, pour l'application de la législation du travail dans les mines, dans les concessions de forces hydrauliques, de distribution d'énergie électrique, etc...

Ministère de la Marine Marchande, pour les questions relatives aux ports de commerce.

Ministère des Finances, Ministère du Budget, Ministère des Pensions, etc...

Par ailleurs, les *Annales des Ponts et Chaussées* (partie administrative) publient depuis longtemps l'analyse des principaux arrêts du Conseil d'État ou

de la Cour de Cassation. De plus, la littérature juridique et administrative est riche d'ouvrages de haute valeur qui permettent une initiation facile aux questions les plus complexes de jurisprudence, de finan-

ces, d'économie politique, de législation internationale, etc... Dans les cas les plus difficiles, le Conseil de Juristes professionnels tire d'embarras les Ingénieurs.

Documentation Technique

La documentation technique a fait déjà dans le passé l'objet d'efforts coordonnés et efficaces.

La fondation des *Annales des Ponts et Chaussées* a été l'essai le plus notable de la mise en commun de l'expérience acquise.

L'École Nationale des Ponts et Chaussées prête aux Ingénieurs la plupart des livres de sa Bibliothèque.

La rédaction des clauses techniques des marchés a été bien simplifiée par l'emploi des types de devis particuliers qui se sont succédé de 1836 à 1914, et des cahiers des charges généraux de 1904 et de 1913.

Lors de la réalisation du programme Freycinet, un recueil de projets-type d'ouvrages d'art a été diffusé dans les services de construction de chemins de fer. L'art de construire a évolué notablement depuis, et ces documents ont perdu beaucoup de leur intérêt; mais ils sont en fait remplacés par les projets-types étudiés au Service Central d'Études techniques.

Indépendamment des *Annales des Ponts et Chaussées*, la plupart des Services reçoivent un certain nombre de revues : *Le Génie Civil*, *Revue Générale de l'Électricité*, *Science et Industrie*, *La Technique Moderne*, etc... qui rendent compte des grands travaux exécutés en France et à l'étranger. Certains de ces périodiques analysent systématiquement les principales revues sous une forme qui se prête à la constitution de fichiers très commodes pour les recherches ultérieures.

Des entreprises privées, comme la Société de Documentation industrielle, à Paris, vendent même des séries de fiches constamment tenues à jour, sur tout ce qui s'écrit de par le monde sur certaines spécialités importantes de l'art de l'ingénieur.

Il serait donc inexact de prétendre que les Ingénieurs sont totalement dépourvus de renseignements et de moyens d'études.

Les Ingénieurs sont-ils toutefois suffisamment bien outillés pour suivre aisément les progrès de la technique, et au besoin les devancer, tout en accomplissant les obligations sans cesse plus nombreuses qui leur incombent?

Depuis quarante ans, les progrès de l'industrie et du génie civil, déjà considérables au cours du XIX^e siècle, ont pris une ampleur jamais atteinte auparavant. Les techniciens qui pensent, qui travaillent et qui écrivent sont légion. A moins qu'il ne soit doué d'une intelligence très supérieure, l'ingénieur manque

de temps pour s'assimiler cette copieuse littérature, ou pour reconstituer par ses seuls efforts personnels les résultats déjà obtenus par d'autres. La constatation a même été faite maintes fois par de bons esprits que, dans tous les domaines, la valeur intrinsèque ne suffit plus pour assurer le succès, et qu'un homme documenté parvient à primer un sujet plus brillant, mais dont les bases d'information sont trop étroites.

Par ailleurs la dispersion d'activité qu'impose aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées la variété extrême de leurs attributions, accrue encore par l'effet de compressions très poussées de personnel, incite plus souvent qu'autrefois à passer des marchés importants après concours et à laisser aux entrepreneurs une part plus active dans la mise au point des détails d'exécution : ainsi sont évités des tâtonnements et des recherches qui, pour être fructueux du point de vue de la formation professionnelle, n'en ont pas moins l'inconvénient immédiat d'absorber un temps notable que réclame impérieusement l'expédition des affaires courantes.

Les dangers, de cette tendance, si elle se généralisait, sont trop évidents pour qu'il soit utile d'y insister ici. L'un des plus graves risque d'être l'atténuation progressive des préoccupations techniques chez les jeunes ingénieurs qui, très vite, trouveraient plus commode de juger que de concevoir, et s'élèveraient prématurément à un rôle presque exclusif de direction et d'organisation générale, qui ne devrait être le leur que plus tard, à l'échelon d'ingénieur en chef, après de longues années passées, dans le grade inférieur, dans les bureaux d'études et sur les chantiers.

Les graves problèmes que posent ainsi le développement rapide de la technique et le surmenage des services ne recevraient-ils pas une solution au moins partielle si, grâce à une documentation technique accessible et sûre, la préparation des projets pouvait être accélérée et facilitée?

Certains ont préconisé dans ce but la diffusion des cours les plus récents de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Facilement réalisable, à peu de frais, cette mesure, digne d'encouragement, ne peut constituer qu'un palliatif : les cours destinés à des élèves-ingénieurs doivent en effet se limiter le plus souvent aux idées générales; ils ne constituent pas un inventaire complet de tous les cas d'espèce dont les ingénieurs pourraient avoir intérêt à connaître l'existence.

Abonner les ingénieurs à de nombreuses revues serait un remède plus apparent que réel, car l'attention et la mémoire, qui sont indispensables pour tirer profit d'une lecture, font généralement défaut au moment de parcourir, en série, des articles variés dont l'objet ne présente qu'un intérêt éventuel.

Il serait mieux de doter les services de fichiers tenus à jour par une entreprise privée. Mais ces fichiers ont bien souvent le défaut, a priori paradoxal, d'être trop complets : ils énumèrent, avec un sens critique sans doute volontairement atténué, des références multiples, de valeurs très inégales, dont la consultation ne laisse parfois que déception et regrets, surtout s'il a fallu consacrer beaucoup de temps et d'argent à se procurer les ouvrages analysés.

En dépit de tous les efforts d'organisation, la documentation puisée dans des livres et des revues présente d'ailleurs de profondes lacunes. D'une part, des constructeurs de mérite s'abstiennent de rien publier, par indifférence ou par manque de temps ; d'autre part, ceux qui publient ne disent pas tout ce qu'il serait intéressant de dire, soit par crainte de fatiguer le lecteur de détails superflus, soit par une discrétion bien compréhensible au sujet de certaines maladresses commises.

Or la tradition orale échappe à ces critiques et paraît constituer vraiment le moyen d'information le plus efficace.

Ne faudrait-il donc pas assurer systématiquement la transmission orale des connaissances en confiant, par exemple, à un organisme nouveau le soin de tenir à la disposition des ingénieurs les renseignements qu'il aurait reçus antérieurement de ceux qui savent ? Sorte de banque du travail intellectuel, cet organisme ferait des avances sous forme de conseils et de suggestions et s'enrichirait plus tard de l'expérience même de ceux qu'il aurait aidés.

Un tel organisme, qui pourrait s'appeler « Service de documentation technique du Ministère des Travaux Publics », serait dirigé par un inspecteur général ; il grouperait dès le début un certain nombre d'ingénieurs en chef ou d'ingénieurs ordinaires, quelques ingénieurs des Travaux Publics de l'État ou adjoints techniques. Par la suite les effectifs pourraient, par étapes successives, être relevés pour tenir compte des besoins. Les ingénieurs auraient tous acquis préalablement une certaine expérience des travaux et devraient s'exercer à la pratique des langues étrangères.

Le nouveau service assurerait sa propre documentation par des méthodes variées :

a) Par des revues françaises et étrangères aussi nombreuses que possible. Ces revues seraient lues avec soin, analysées et répertoriées : des demandes de renseignements complémentaires seraient, en tant

que de besoin, adressées aux collaborateurs de ces revues.

b) Par des notices périodiques, non destinées à la publication, où les ingénieurs des services actifs apprécieraient librement et sans apprêt, les conditions d'exécution des travaux dont ils seraient chargés ;

c) Par des communications des inspecteurs généraux faites dans le même esprit ;

d) Par des visites de chantiers ;

e) Par des entretiens avec les constructeurs, entrepreneurs et ingénieurs civils qui, dans un but intéressé, ne manqueraient pas de venir présenter le fruit de leurs recherches ;

f) Par une participation effective et attentive aux divers congrès nationaux et internationaux ;

g) Par des échanges avec des organismes analogues qui viendraient à être constitués en France et à l'étranger ;

h) Par les études personnelles des ingénieurs du service.

Il ne paraît pas douteux que, en très peu de temps, le nouvel organisme disposerait de connaissances approfondies et étendues infiniment plus précises que les éléments d'information fragmentaires que les ingénieurs réunissent à grand-peine actuellement. Il se bornerait d'ailleurs à un rôle d'indicateur et de conseiller, orientant les recherches, mais laissant aux services constructeurs toute initiative sur la solution à retenir. Le projet une fois terminé continuerait naturellement, à être soumis à l'examen du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Le nouveau service entourerait ses avis du minimum de formalisme administratif : il serait saisi directement, sans l'intermédiaire du Ministre ; il répondrait aux demandes reçues dans un temps très bref ; huit jours au plus dans les cas les plus simples, quinze jours au plus dans les cas de complexité moyenne.

Même pour les petits projets que des mesures de large décentralisation dispensent de l'examen de l'Inspecteur Général et du Conseil Général des Ponts et Chaussées, il pourrait y avoir avantage à s'assurer, en quelque sorte officieusement, que les solutions techniques envisagées ne sont pas inférieures à d'autres plus récemment mises au point.

Plus tard, les bureaux d'études privés pourraient, moyennant une rétribution à verser au Trésor, être autorisés à faire appel eux aussi aux lumières du Service de Documentation.

Avec l'organisation réduite du début, le fonctionnement du service entraînerait une dépense annuelle d'un million et demi environ, c'est-à-dire moins de deux pour cent des dépenses de travaux inscrites au budget du Ministère des Travaux Publics. Est-ce trop eu égard aux économies de temps et de matière qu'il rendrait possible et surtout à la renaissance des

études techniques qu'il favoriserait d'une façon incomparable ?

Si une telle innovation apparaissait trop hardie ou trop coûteuse, il est une autre méthode, moins satisfaisante certes, mais qui permettrait dans une certaine mesure de réaliser un centre de documentation « vivante », bien supérieur aux systèmes de documentation purement livresques.

Aux professeurs des principaux cours de l'École Nationale des Ponts et Chaussées serait adjoint, en qualité d'assistant, un ingénieur expérimenté. Cet assistant recueillerait sur la spécialité de sa compétence le plus de renseignements possible : des éléments ainsi réunis, les uns serviraient à enrichir le cours du professeur, les autres permettraient à l'assistant de répondre aux consultations qui lui seraient demandées. Accessoirement, l'assistant rédigerait le cours

du professeur et interrogerait pendant l'année, à l'exemple des répétiteurs de l'École Polytechnique. Il aiderait les élèves dans la rédaction des projets de concours ; puis, après correction, ferait à chaque élève la critique de son travail.

Cette seconde conception conduirait à sacrifier quelque peu aux intérêts de l'enseignement les intérêts de la documentation. Elle a peut-être l'avantage d'être d'une mise en application plus souple et plus rapide.

Un dernier moyen, peu coûteux, de faciliter le travail des ingénieurs consisterait à reviser et à compléter le cahier des charges général en ce qui concerne notamment les ciments, métaux, travaux en béton armé, travaux de bâtiments. Le Comité du P. C. M. a déjà signalé au Ministre l'intérêt de cette mesure : il n'est pas mauvais d'y insister à nouveau ici.

Conclusion

4'

Les méthodes qui viennent d'être exposées sont sans aucun doute perfectibles, et dans leur principe et dans leurs détails d'application. Si de l'épreuve d'une discussion contradictoire, elles sortaient amen-

dées et épurées, elles pourraient peut-être constituer un des éléments d'un plan d'outillage intellectuel de la Nation.



Documents administratifs intéressant les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Indemnités du président et du rapporteur adjoint près le Comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures

Par décret en date du 7 octobre 1932, les taux des indemnités annuelles pouvant être allouées aux fonctionnaires retraités chargés des fonctions de président et de rapporteur adjoint près le comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux

publics et des marchés de fournitures ont été fixés dans la limite des crédits inscrits pour cet objet au budget des travaux publics et des maxima ci-après :
Président, 6.000 fr.
Deux rapporteurs, chacun 7.000 fr.

Commission permanente chargée d'assurer la surveillance des prix et de coordonner les efforts de l'administration contre la cherté de la vie

Le ministre de l'intérieur, le ministre du commerce et de l'industrie, le ministre de l'agriculture, le ministre des travaux publics et le sous-secrétaire d'Etat à l'économie nationale,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Il est créé au ministère de l'intérieur une commission permanente chargée d'assurer la surveillance des prix et de coordonner les efforts de l'administration contre la cherté de la vie.

Cette commission est placée sous la présidence du ministre de l'intérieur, et sous la vice-présidence du sous-secrétaire d'Etat à l'intérieur et du sous-secrétaire d'Etat à l'économie nationale.

Sont membres de cette commission :

M. le directeur de la sûreté générale ou son représentant.

M. le directeur de la police municipale ou son représentant.

M. le contrôleur général des services de police administrative.

M. le directeur des affaires commerciales ou son représentant.

M. le directeur de l'agriculture ou son représentant.

M. le directeur du budget au ministère des finances ou son représentant.

M. le directeur des affaires civiles et du sceau au ministère de la justice ou son représentant.

M. le directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale au ministère des travaux publics ou son représentant.

M. Roger Picard, professeur à la faculté de droit

de Paris, chargé de la direction du cabinet du ministre du commerce.

M. Lucien Bauzin, maître des requêtes au conseil d'Etat, chargé de la direction des services du cabinet du sous-secrétaire d'Etat à l'économie nationale.

M. Paul Morel, ancien sous-secrétaire d'Etat, président de l'association nationale des maires de France.

M. Mage, préfet, chargé de mission au ministère de l'intérieur.

M. Garnier, expert technique au sous-secrétariat d'Etat de l'économie nationale, est chargé d'assurer les fonctions de secrétaire de cette commission.

Art. 2. — La commission pourra convoquer à ses séances, à titre consultatif, des représentants des groupements généraux d'agriculteurs, d'industriels, de commerçants, de coopérative de production et de vente, de syndicats d'ouvriers, d'associations d'anciens combattants et, d'une manière générale, toute personne spécialement qualifiée pour donner son avis sur les questions examinées par ladite commission.

Fait à Paris, le 5 octobre 1932.

Le ministre de l'intérieur,
CAMILLE CHAUTEMPS.

Le ministre du commerce et de l'industrie,
JULIEN DURAND.

Le ministre de l'agriculture,
ABEL GARDEY.

Le ministre des travaux publics,
EDOUARD DALADIER,

Le sous-secrétaire d'Etat à l'économie nationale,
RAYMOND PATENOTRE.

Création d'un Comité supérieur tripartite d'économies et de commissions tripartites d'économies

Le Président de la République française.

Sur la proposition du président du conseil, ministre des affaires étrangères, du ministre des finances et du budget,

Décète :

Art. 1^{er}. — Afin de réaliser la réforme administrative et des économies, sont créés, en vertu du présent décret, un comité supérieur d'économies et des commissions tripartites d'économies.

Art. 2. — Le comité supérieur d'économies est institué auprès du ministre du budget et sous son autorité. Il est chargé de rechercher et de proposer toutes mesures de réduction de dépenses ainsi que de provoquer les modifications et les suppressions de services et d'emploi qu'il ne reconnaîtra pas indispensables.

Il devra également proposer, dans l'application des lois ou dans le texte même des lois, toutes les réformes qui pourront entraîner des économies.

Art. 3. — Le comité a les pouvoirs d'enquête les plus étendus auprès des ministères, des administrations publiques, des offices et des administrations autonomes. Il procédera à toutes investigations qui lui paraîtront utiles. Il exercera tout contrôle sur pièces et sur place.

Art. 4. — Le comité sera présidé par M. Maurice Bloch, procureur général près la cour des comptes. Il comprendra :

Un conseiller d'État.

Un conseiller maître à la cour des comptes.

Un inspecteur général des finances.

Un contrôleur général de l'armée.

Un contrôleur général de la marine.

Un inspecteur général des services administratifs du ministère de l'intérieur.

Le directeur du budget au ministère du budget.

Art. 5. — Il sera institué, par décret contresigné du ministre intéressé, dans chaque administration de l'État, office ou administration autonome, une commission d'économies qui sera chargée de proposer les simplifications possibles dans l'administration et les réformes applicables aux méthodes de travail. Cette commission procédera à une révision générale des cadres, elle proposera les réductions possibles de personnel.

Art. 6. — Chaque commission sera composée par parties égales :

1^o Des représentants des organisations du public plus spécialement intéressées au bon fonctionnement du service (associations d'usagers, chambres de commerce, chambres syndicales : patronales et ouvrières, coopératives, etc.);

2^o De membres représentant l'administration désignés parmi les hauts fonctionnaires;

3^o De représentants du personnel.

Les délégués des deux premières catégories seront désignés par le ministre. Les délégués du personnel seront élus par leurs collègues.

Art. 7. — Les commissions prévues aux articles 5 et 6 précédents seront constituées dans les quinze jours qui suivront la publication du présent décret. Le rapport de chaque commission devra être déposé avant le 28 février 1933.

Art. 8. — Le comité supérieur des économies, institué par l'article premier du présent décret, aura, en dehors de ses attributions propres la mission de centraliser et de coordonner s'il y a lieu les travaux des commissions prévues par les articles 5 à 7 ci-dessus.

Il présentera au Gouvernement des rapports qui seront communiqués aux commissions compétentes des deux Chambres et publiés au *Journal officiel*.

Art. 9. — Le président du conseil, ministre des affaires étrangères, les ministres des finances et du budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 octobre 1932.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du conseil,
ministre des affaires étrangères,
ÉDOUARD HERRIOT.

Le ministre des finances,
GERMAIN-MARTIN.

Le ministre du budget,
MAURICE PALMADÉ.

Réduction des traitements et des indemnités

Exposé des motifs du projet de loi de finances
(Extraits)

Art. 91 à 93. — *Réductions exceptionnelles sur les traitements et les indemnités de fonctionnaires.* — Ainsi qu'il vous a été indiqué dans l'exposé des motifs général, il ne nous a pas été possible d'équili-

brer le présent budget sans une réduction des traitements et des indemnités. La situation actuelle exige, en effet, que les sacrifices portent sur tous. Nous avons conscience que les personnels rétribués par

l'État le comprendront et nous sommes décidés à tout faire pour que ce sacrifice soit temporaire. L'inscription dans la présente loi de finances de l'article 90, qui prévoit la réalisation d'économies et la réforme administrative, en est la preuve.

Des textes avaient été étudiés antérieurement qui instituaient sur les traitements et indemnités, sur les pensions d'ancienneté, sur les pensions d'invalidité, un prélèvement uniforme de 5 %. Nous n'avons pas pensé qu'un pareil système pouvait être maintenu et nous avons estimé que s'il était légitime de reviser les pensions d'invalidité abusivement attribuées à des malades, il ne convenait en aucune façon de faire supporter le moindre prélèvement à des pensions légitimement attribuées. Nous avons considéré, par ailleurs, que ce n'était pas au moment où le Gouvernement proposait de réaliser dans le budget de 1933 la deuxième étape de la péréquation des pensions, qu'il convenait de demander un sacrifice aux pensionnés.

La réduction que nous vous proposons est ainsi limitée aux traitements d'activité des seuls personnels de l'État, des administrations publiques et des offices dont les statuts sont analogues à celui des employés ou fonctionnaires de l'État. Se trouvent ainsi exemptés tous les ouvriers de l'État à salaire régional, dont le sort doit être réglé par équivalence avec les salaires privés, et tous les personnels des entreprises concessionnaires, notamment les cheminots. Par contre, le présent article s'applique aux personnels des collectivités publiques.

Nous n'avons pas cru pouvoir proposer un prélèvement uniforme de 5 % sur les traitements. Quelle que soit, en effet, la nécessité d'un sacrifice général, il n'est pas douteux qu'un prélèvement même proportionnel est d'autant plus lourd que le traitement est plus faible. Le texte que nous vous soumettons ne frappe pas les traitements inférieurs à 12.000 fr. et impose aux traitements qui dépassent ce chiffre un prélèvement partant de 2 % pour atteindre 5 % à 20.000 fr. Ce taux de 5 % s'applique aux traitements compris entre 20.000 fr. et 25.000 fr. Les traitements compris entre 25.000 et 50.000 fr. supportent la retenue de 7 % pour la part qui excède 25.000 fr. Les traitements supérieurs à 50.000 fr. supportent la retenue de 10 % pour la part qui excède 50.000 fr.

En bref, l'échelle des réductions peut être ainsi résumée :

De 0 à 12.000 fr. : exonération.

De 12.000 à 20.000 fr. : échelle de réduction graduée de 2 % à 5 %.

De 20.000 à 25.000 fr. : 5 % ;

De 25.000 à 50.000 fr. ; 5 % jusqu'à 20.000 et 7 % au delà ;

Au-dessus de 50.000 fr. : 5 % jusqu'à 25.000 fr. ; 7 % de 25.000 à 50.000 fr. ; 10 % au delà.

La nécessité d'imposer aux fonctionnaires un pré-

lèvement progressif et de ne pas prélever sur les moyens et hauts fonctionnaires un tribut excessif qui affaiblirait l'armature même de l'État, ne nous a permis de demander aux traitements qu'un sacrifice relativement limité, qui ne dépasse pas 255 millions de francs.

Nous avons donc été amenés à opérer sur les indemnités une réduction qui atteint environ 520 millions de francs.

Nous avons estimé qu'il convenait d'exempter de toute réduction les indemnités pour charges de famille. Les autres indemnités supportent une retenue dont le taux, en principe fixé à 20 %, est ramené à 10 % pour celles qui présentent le caractère d'un remboursement de frais. L'abattement général et forfaitaire ainsi envisagé ne constitue d'ailleurs qu'une mesure d'attente à laquelle il conviendra de substituer ultérieurement un nouveau système plus rationnel fondé sur la discrimination, l'aménagement et la révision des diverses catégories d'indemnités — système dont l'étude et la mise au point seront poursuivies au cours de l'année 1933.

Projet de loi de finances (extrait)

Art. 91. — *A titre provisoire et à compter du premier janvier 1933, les traitements, les soldes, les salaires autres que ceux revêtant la forme régionale, les remises ou émoluments de toute nature, les indemnités et allocations diverses, imputés sur les ressources du budget général ou des budgets annexes, subiront une retenue exceptionnelle dans les conditions fixées par les articles 92 et 93 ci-après. Cette retenue sera calculée sur les sommes nettes revenant aux intéressés.*

La même retenue s'applique dans les mêmes conditions à tous les éléments de rétributions visés ci-dessus, même non imputés au budget général ou aux budgets annexes, dès lors qu'ils concourent à la rémunération d'agents ou d'anciens agents de l'État, ou constituent la rétribution d'agents ou d'anciens agents de collectivités ou d'établissements publics dont le statut de traitements ou de rémunérations relève de règles analogues à celles qui gouvernent le statut des fonctionnaires, employés ou ouvriers de l'État.

Des décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique sur la proposition du Ministre du Budget fixeront les conditions suivant lesquelles les retenues ci-dessus prescrites seront étendues aux offices, services publics ou administrations, visés au paragraphe 2 du présent article.

Aussi longtemps que subsisteront les réductions ci-dessus prescrites aucune amélioration ne pourra être apportée à aucun des éléments de rétribution quelconque des diverses catégories d'intéressés visés au présent article.

Art. 92. — *Excepté les émoluments bruts inférieurs à 12.000 francs qui sont exemptés de toute réduction, le tarif des retenues applicable en exécution des dis-*

positions de l'article précédent aux traitements, salaires ou rémunérations principales, est fixé ainsi qu'il suit :

Pour les émoluments compris entre :

- 12.001 et 14.000 fr., 2 % ;
- 14.001 et 16.000 fr., 3 % ;
- 16.001 et 18.000 fr., 4 % ;
- 18.001 et 20.000 fr., 4,50 % ;

Pour les émoluments supérieurs à 20.000 fr., 5 %.

Ces retenues s'appliquent à la totalité des émoluments considérés.

En outre, les émoluments supérieurs à 25.000 fr. subiront des retenues supplémentaires ainsi déterminées :

- 2 % sur la tranche supérieure à 25.000 fr. ;
- 3 % en plus sur la tranche supérieure à 30.000 fr.

Dans tous les cas, le taux de retenue applicable est déterminé d'après le montant des émoluments bruts.

Article 93. — Excepté l'indemnité pour charges de famille, les indemnités, allocations, remises ou rétributions diverses sont frappées d'une réduction de 20 %.

Toutefois, les indemnités correspondant au remboursement de dépenses effectivement à la charge des bénéficiaires, dans la mesure où elles couvrent exclusivement des dépenses réelles, ne seront assujetties qu'à une réduction de 10 %.

Les décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique détermineront celles des indemnités ou, éventuellement, la fraction de ces indemnités, qui ne subiront que la réduction de 10 %.

Paris, le 20 novembre 1932.

Expertises et Acquisitions de terrains et d'immeubles pour les Services publics

ACHATS AMIABLES ET EXPROPRIATIONS

Toutes formalités et procédures jusqu'à décision du Jury

Ancien cabinet MAUGÉ, ✱, & GAY, ✱.

PAUL GAY ✱ et RAYMOND CHABROL ✱

Expert Immobilier

Ingénieur, Ancien Elève de l'École Polytechnique

Successieurs

chargés des acquisitions pour le Ministère des Travaux Publics
et les Chemins de fer de l'Etat

7, Boulevard de la Madeleine, PARIS

TÉLÉPHONES :

Gutenberg
Maillot

44-21
28-06



AFFAIRES TRAITÉES
de 1927 à 1932 :
46.000.000 de francs

Procès-verbaux des Séances du Comité

Séance du 8 juillet 1932

Présents : MM. **Parmentier, de Rouville, Weill, Jacquinet, Deymié, Bressot, Cestre, Dutaret, Gény, Michel, Rérolle, Soleil, Vigier.**

Excusés : MM. **Le Roux, Colson, Dauvergne et Besson.**

Absents : MM. **Baboin, Bideau, Briancourt, Combet, Fraynard, Gaspard, Hachon, Peltier, Perret, Tarnier, Wahl, Weckel.**

La séance est ouverte à 14 h. 20.

Le secrétaire adjoint du Comité lit le procès-verbal de la dernière séance, qui est adopté sans observation.

Audiences du Ministre des Travaux Publics, du Sous-Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics et du Sous-Secrétaire d'Etat au Tourisme.

Le **Président** rend compte au Comité que le Bureau a été reçu en audience le 24 juin dernier par le Ministre des Travaux Publics, le sous-secrétaire d'Etat aux Travaux Publics et le sous-secrétaire d'Etat au Tourisme, ces audiences ayant pour but de permettre au Bureau de faire auprès des nouveaux Ministres la visite de déférence traditionnelle et de leur faire part de certaines mesures de bienveillance que désirent voir réaliser les ingénieurs (situation morale, décoration).

Manifestation organisée par le Groupe de l'Ouest à l'occasion du Circuit automobile de la Sarthe.

A l'occasion du circuit automobile de la Sarthe, le Groupe de l'Ouest avait organisé une réunion très réussie, avec un banquet présidé par M. Gourdeau, Sous-Secrétaire d'Etat et à laquelle le Président avait été invité. Le Président rend compte de cette manifestation à laquelle s'étaient joints le Préfet de la Sarthe, les représentants de l'Automobile-Club de l'Ouest, diverses personnalités et leur famille, il tient à féliciter le Groupe de l'Ouest et l'organisateur de

la réception, le camarade **Bressot**, de l'heureuse initiative ainsi prise, et du succès qu'elle a obtenu.

Audience du Président de la République.

Le **Président** rend compte au Comité que M. Albert Lebrun, Président de la République, Membre de notre Association, recevra en audience le Comité du P. C. M. le lundi 11 juillet, à 16 h. 15.

Protestations contre le titre d'Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées.

Le **Président** fait part au Comité des nouvelles protestations qu'il a reçues relativement à l'usurpation du titre d' « Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées », titre que continuent à prendre — notamment à l'occasion de manifestations officielles — certains « Ingénieurs des constructions civiles », anciens élèves externes de l'Ecole des Ponts et Chaussées.

Le Comité charge son Président de rappeler en termes énergiques aux ingénieurs des constructions civiles visés, le point de vue nettement précisé par le Comité dans une précédente séance et de prendre toutes mesures opportunes pour mettre fin à une usurpation qui cause un grave préjudice au corps des Ponts et Chaussées.

Visite à M. Préaud, Directeur du Génie Rural.

Le **Président** rend compte que le Bureau du Comité a été reçu par le Directeur du Génie rural le 20 juin dernier. Le but de cette visite était d'entretenir M. Préaud des questions concernant la voirie rurale, dont le Comité a eu à s'occuper dans les séances précédentes, à la suite des dispositions relatives à cette voirie qui sont insérées dans la dernière loi de finances.

Au cours de cette visite, un large échange de vues a eu lieu entre M. Préaud et le Bureau du Comité. Le Président mettra au point par écrit un compte rendu des conclusions de cet entretien verbal qui paraîtra dans un prochain Bulletin.

Dès à présent le Président tient à faire connaître que M. Préaud a donné au Bureau des apaisements

intéressants, notamment en ce qui concerne la création, dont le bruit avait couru, d'un service spécial de la voirie rurale. Le Département de l'Agriculture paraît opposé à la création de ce Service. Il n'est pas question non plus de retirer au Service vicinal l'entretien des chemins ruraux.

M. Préaud a tenu enfin à insister sur la nécessité d'une entente entre le Génie Rural et les services qualifiés pour examiner les problèmes de voirie rurale intéressant ces Services.

Un échange de vues a lieu entre les membres du Comité au sujet des diverses questions que pose la voirie rurale et notamment de la construction des chemins ruraux.

Le Comité est d'avis qu'il y conviendrait que les Services vicinaux puissent être directement habilités par le Ministère de l'Agriculture à dresser les projets de construction de chemins ruraux, une entente préalable avec le Génie rural devant avoir lieu à ce sujet. Il est entendu que le Président profitera de sa prochaine visite, annoncée à M. Préaud, pour le mettre au courant de ce vœu du Comité.

Fédération des Cadres Supérieurs techniques.

M. **Deymié** donne lecture d'une lettre rédigée par la Fédération des Cadres supérieurs techniques au sujet des dispositions prévues quant au réajustement des traitements des fonctionnaires dans le projet de loi gouvernemental relatif aux mesures financières destinées à assurer l'équilibre du budget. Cette lettre sera insérée dans un prochain bulletin du P. C. M.

Questions diverses.

1° M. **de Rouville** fait part d'une suggestion du Groupe de Paris, tendant à organiser, en dehors du banquet annuel du P. C. M., des diners périodiques auxquels les camarades des Groupes de province de passage à Paris seraient cordialement invités à assister. Le Comité se rallie à l'unanimité à cette proposition.

2° M. **Bressot** demande s'il ne serait pas possible que le Ministère des Travaux Publics prévienne le P. C. M. des événements susceptibles de l'intéresser (décès de camarades, manifestations diverses). C'est ainsi que le décès récent d'un Inspecteur Général

des Ponts et Chaussées n'a été connu des membres du Comité que plusieurs jours après l'enterrement, ce qui fait qu'ils n'ont pu y assister.

Au nom du Comité, le Président fera une démarche en ce sens au Ministère des Travaux Publics.

3° M. **Gény**, au nom de divers Camarades, demande s'il ne serait pas possible que soit insérés dans l'Annuaire du Ministère des Travaux Publics les adresses exactes et les numéros de téléphone des bureaux des Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et des Mines. Il est entendu que cette suggestion sera transmise au Bureau compétent du Ministère des Travaux Publics.

4° Enfin, **le Président** saisit le Comité de la proposition suivante :

A l'occasion de la tournée annuelle que fait le P. C. M., l'accueil le plus cordial est réservé aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines par leurs collègues étrangers ; cet accueil se traduisant notamment par des invitations à des banquets ou à des réceptions.

Il serait opportun, qu'à l'occasion, le P. C. M. puisse rendre aux Ingénieurs étrangers les politesses ainsi faites à ses membres.

Le Président propose donc que soit créée une Caisse spéciale, qui serait gérée par le Trésorier, afin que puissent être mises éventuellement à la disposition des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui ont connaissance de tournées faites par des Ingénieurs étrangers dans leurs régions, les sommes nécessaires pour recevoir ces Ingénieurs. Le Comité du P. C. M. aurait, évidemment, seul qualité pour la répartition de ces sommes.

Le Président suggère d'alimenter cette Caisse par les économies réalisées au cours de chaque tournée, du fait précisément des invitations qui sont faites.

Le Comité approuve la suggestion de son Président : il est entendu qu'une circulaire sera adressée à tous les membres du P. C. M. susceptibles d'être touchés par cette mesure pour leur demander leur adhésion.

La prochaine séance du Comité aura lieu en principe la deuxième semaine d'octobre.

La séance est levée à 16 h. 15.

Le Secrétaire adjoint
Signé : P. JACQUINOT.

Le Président
Signé : PARMENTIER.

Séance du 4 octobre 1932

Présents : MM. **Le Roux, Gervais de Rouville, Weill, Jacquinot, Deymié, Baboin, Bressot, Briancourt, Broquaire, Cestre, Dauvergne, Frontard, Gaspard, Gény, Michel, Peltier, Perret, Rerolle, Tarnier, Vigier, Wahl.**

Excusés : MM. **Parmentier, Besson, Colson, Dutaret, Soleil.**

Absents : MM. **Bideau, Combet, Hachon et Weckel.**

La séance est ouverte à 14 heures 20.

En l'absence de M. **Parmentier**, M. **Gervais de Rouville**, Vice-Président, remplit les fonctions de Président.

Délégués du personnel aux Conseils d'enquête institués dans chaque Département par la loi du 30 juin 1923 et le décret du 21 mars 1928.

Le Président rend compte que le Ministre des Finances a fixé définitivement au 24 octobre prochain les élections de ces délégués ; il ne paraît pas y avoir de raison de ne pas renouveler la confiance faite aux délégués actuels qui sont les suivants :

Délégués titulaires :

MM. **Loiret**, Inspecteur général des Mines.
Bertin, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Délégués suppléants :

MM. **Gerdès**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.
Henry, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.
Bonnisseau, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Le Comité approuve que ces noms soient recommandés aux membres de l'Association en vue d'éviter une dispersion des votes.

Programme à proposer au Ministre des Travaux Publics pour la réalisation de la réduction globale de 5 % des dépenses administratives.

Le Président rappelle que le Comité a été saisi, par une lettre du Ministre des Travaux Publics, d'une consultation tendant à l'élaboration de propositions en vue de réduire les dépenses administratives. La réduction à réaliser par l'Administration des Travaux Publics est de 19.102.000 francs.

Il croit devoir attirer l'attention sur la très grande importance de l'affaire ainsi soumise au Conseil ; sur la gravité de l'avis à émettre auquel nous ne pouvons songer cependant à nous soustraire.

La réponse du Comité doit, en principe, être renmise avant le 10 octobre.

Une circulaire a été adressée par le Bureau à tous les chefs de groupe régionaux, en leur demandant de faire connaître, après consultation de leurs groupes, les éléments possibles de réponse.

En raison du court délai dans lequel la réponse devait être produite, seuls quelques groupes (Orléans, Le Mans, Chartres, Paris) ont eu le temps matériel de répondre.

Le Président saisit le Comité des propositions contenues dans les réponses de ces groupes.

M. **Wahl** donne ensuite lecture des propositions suggérées par le groupe de Lyon.

Le Président fait également connaître au Comité que M. Parmentier a reçu, d'autres groupements de fonctionnaires des Travaux Publics, des suggestions diverses relativement à la réduction à opérer.

Lecture est donnée de ces suggestions, ainsi que d'une lettre de M. **Parmentier**, contenant diverses suggestions personnelles.

Enfin, le Président rappelle au Comité qu'en 1924, il avait été produit un rapport sur les économies qu'il apparaissait possible alors de réaliser dans l'Administration des Travaux Publics, et il expose brièvement les grandes lignes de ce rapport.

Le Comité ayant été ainsi documenté, un échange de vues général a lieu entre ses divers membres.

Le Comité est d'abord d'avis que, dans la réponse à faire au Ministre, il y a lieu d'écarter toutes propositions concernant les traitements et les réductions quantitatives sur les travaux, ces propositions paraissant être en dehors de la question.

Sur proposition du Président, le Comité est d'avis que le schéma de la réponse à faire pourrait être le suivant :

- 1° Economies immédiatement réalisables ;
- 2° Economies réalisables progressivement dans les années à venir ;
- 3° Augmentation de recettes ;
- 4° Suggestions générales tendant à assurer une meilleure marche des services administratifs.

Parmi les économies réalisables immédiatement, à plus ou moins longue échéance, sont en principe retenues les suivantes :

Réduction des crédits d'entretien des routes nationales.

Réduction du taux de l'indemnité de permis de conduire allouée à l'U.N.A.T.

Réduction progressive de l'effectif des cantonniers, au fur et à mesure de la remise en état des routes.

Réduction du nombre des automobiles mises par l'Etat à la disposition des ingénieurs, par généralisation des voitures personnelles.

Permeture de diverses voies navigables secondaires, et généralisation, sur certaines de ces voies, de l'emploi des éclusiers auxiliaires au lieu et place d'éclusiers classés.

Réduction des subventions aux services automobiles.

Réformes dans le personnel de bureau et notamment emploi d'agents auxiliaires, avec imputation des dépenses correspondantes à un chapitre spécial du personnel.

Mesures diverses tendant à une sélection du personnel recruté et à un meilleur rendement de son utilisation.

Mise à la retraite effective des fonctionnaires d'une manière plus uniforme et aussitôt que possible après qu'ils sont atteints par la limite d'âge.

Parmi les augmentations de recettes, sont retenues, en principe, notamment :

Création de fonds de concours sous forme de péages sur les voies navigables.

Création d'une taxe légère sur les permis de circulation W (actuellement gratuits) utilisés par les voitures automobiles non encore immatriculées.

Les suggestions générales suivantes, destinées à améliorer la marche des Services administratifs, sont également retenues en principe, par le Comité :

Simplification en matière d'adjudication (par exemple suppression de l'affichage réglementaire).

Simplification en matière de comptabilité.

Elaboration de cahiers des charges-types nouveaux (pour les bâtiments, par exemple).

Diminution du nombre des feuilles signalétiques à fournir par les services; simplification des statistiques et de leur transmission.

Réglementation plus complète des caractéristiques de la circulation des poids lourds sur les routes.

Centralisation de la documentation technique.

Élévation de 80.000 à 100.000 francs du plafond des marchés de gré à gré.

Enfin, le Président, bien que la question ne soit pas à l'ordre du jour, croit devoir signaler que le Comité a été saisi de l'opportunité de consentir :

1° Un relèvement quelconque sur les prélève-

ments effectués actuellement sur les allocations permanentes, au titre de l'article 4 du décret de 1906;

2° Que ces prélèvements soient étendus aux honoraires ou indemnités non permanents.

La question étant d'importance, il est décidé de la renvoyer à la prochaine séance pour que les délégués des groupes puissent prendre l'avis de leurs camarades à ce sujet.

Sur la proposition du Président, M. **Deymié** est ensuite chargé d'élaborer un projet de rapport général faisant réponse au Ministre des Travaux Publics et tenant compte des échanges de vues qui viennent d'avoir lieu entre les membres du Comité.

Le bureau se réunira samedi prochain, à 14 heures 30 pour entendre la lecture de ce rapport et arrêter définitivement les termes de la réponse à faire. Il est entendu que tous les membres du Comité qui le pourront, assisteront à cette réunion.

Le Comité laisse d'autre part à son Bureau toute latitude pour échanger des vues sur le programme de réduction à établir avec les autres groupements de fonctionnaires ou agents des Travaux Publics, cet échange de vues étant conforme aux suggestions de la lettre adressée au P. C. M. par le Ministre des Travaux Publics.

La séance est levée à 17 heures.

Le Président :
Signé : DE ROUVILLE.

Le Secrétaire :
Signé : JACQUINOT.

Séance du 15 novembre 1932

Présents : MM. **Le Roux, Gervais de Rouville, Weill, Jacquinot, Deymié, Baboin, Bressot, Briancourt, Broquaire, Cestre, Dauvergne, Frontard, Gaspard, Gény, Michel, Peltier, Perret, Soleil, Tarnier, Wahl.**

Excusés : MM. **Parmentier, Besson et Rerolle.**

Absents : MM. **Bideau, Colson, Combet, Dutaret, Hachon, Vigier et Weckel.**

La séance est ouverte à 14 h. 15.

M. **Gervais de Rouville**, Vice-Président, remplit les fonctions de Président.

Le secrétaire-adjoint du Comité lit les procès-verbaux des séances du 8 juillet et du 4 octobre 1932, qui sont adoptés.

Titre à attribuer aux élèves titulaires sortant de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Le Ministre des Travaux Publics a prié le P. C. M. de lui faire connaître son avis au sujet d'une demande de l'Association amicale des Ingénieurs, anciens élèves de l'École des Ponts et Chaussées, tendant à ce que le diplôme délivré aux élèves titulaires à la sortie de l'École, leur confère le titre d'« Ingénieur Civil de l'École Nationale des Ponts et Chaussées » au lieu

de celui d' « Ingénieur des Constructions Civiles ». Le Conseil de l'École a émis un avis favorable à cette requête.

Après échange de vues entre ses membres, le Comité est d'avis qu'il n'y a pas lieu de s'opposer à ce que, sur le diplôme délivré aux élèves titulaires, figure la mention d' « Ingénieur civil de l'École Nationale des Ponts et Chaussées », étant entendu qu'il devra être spécifié que le titre que ces Ingénieurs devront porter à la sortie de l'École sera : « Ingénieur civil diplômé de l'École Nationale des Ponts et Chaussées ».

Par ailleurs, le Comité désire que l'Administration de l'École rappelle aux intéressés les conséquences graves que pourrait avoir dorénavant pour eux le fait de prendre un titre autre que celui qui leur est réglementairement attribué. Au cas où des abus se produiraient par la suite, le Comité charge son Bureau de prendre toutes mesures qui s'imposent pour faire respecter le titre d' « Ingénieur des Ponts et Chaussées ».

Compte rendu d'une visite au Directeur du Génie rural.

Le bureau a été reçu par M. Préaud, le 19 octobre dernier. Cette audience avait pour but :

1° De faire part au Directeur du Génie Rural de l'émotion ressentie par le corps des Ponts et Chaussées, au vu de la circulaire du 5 septembre 1932, des Ministres de la Santé Publique et de l'Agriculture, sur le contrôle des installations sanitaires établies par les Commissions rurales.

2° De lui rappeler les suggestions qui lui avaient été présentées par le bureau le 20 juin dernier, au sujet des chemins ruraux.

A la suite de cette audience, une lettre a été adressée le 25 octobre à M. Préaud, qui en a accusé réception.

Lecture est donnée de cette lettre qui paraîtra au prochain bulletin. Les termes en sont unanimement approuvés par les membres du Comité.

M. **Briancourt** montre par l'exemple particulier du Département de la Marne, combien il était opportun de réagir énergiquement contre la circulation du 5 septembre sur le contrôle des installations sanitaires.

Il est entendu que cette question sera suivie par les membres du Comité, non seulement auprès du Ministère de l'Agriculture, mais aussi auprès du Département de la Santé Publique et notamment du Conseil Supérieur de l'Hygiène.

Compte rendu d'une entrevue avec les représentants du Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'État.

Le **Président** rend compte d'un entretien qu'il a eu le 7 octobre dernier avec deux représentants du Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'État.

Au cours de cet entretien, ces deux représentants lui ont indiqué le sens général de la réponse que la Fédération des Syndicats des Travaux Publics se proposait d'adresser à la demande formulée par le Ministre des Travaux Publics d'un programme concret de réduction des dépenses administratives.

Le Président leur a fait connaître, dans les mêmes conditions, les vues exprimées par le Comité du P. C. M.

Réduction des traitements et allocations accessoires.

Le **Président** tient, avant tout, à préciser les points suivants, en ce qui concerne les honoraires et les prélèvements sur les indemnités touchées par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, cette affaire ayant paru provoquer parmi les camarades de plusieurs groupes une émotion accrue du fait que la position et l'origine de la question n'ont pas été toujours exactement connues ou présentées.

Si la question s'est trouvée posée incidemment au cours de la dernière séance du Comité, c'est à la suite d'une suggestion que le Directeur du Personnel au Ministère des Travaux Publics avait été amené à faire verbalement à deux membres du Bureau du Comité. C'est donc l'Administration supérieure des Travaux Publics seule — et non pas le bureau du P. C. M. — qui a pris l'initiative de la soulever, et cela au moment où le Ministre saisissait le Comité d'une demande d'un programme concret d'économies administratives à réaliser sur le prochain budget.

Mais, s'il y a eu coïncidence dans le temps avec les questions d'économies, il n'y a pas eu de relation entre les deux questions (celle des économies et celle de la retouche du régime des allocations accessoires).

Le **Président** tient, en outre, à préciser que le Bureau du Comité s'est bien gardé de faire la moindre allusion à une question de cette importance, dans la réponse écrite adressée au Ministre relativement aux économies. Cette réponse écarte systématiquement la question des traitements, comme devant rester en dehors du programme, et elle la vise seulement pour ajouter que si une mesure générale de réduction des traitements était envisagée, les réductions éventuelles ne devraient, en aucun cas, avoir pour effet de ramener les majorations au-dessous du coefficient 5.



SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 1.365.000 FRANCS

**LOCATION - ACHAT - VENTE
DE MATÉRIEL INDUSTRIEL
ET D'ENTREPRISE**

**INSTALLATIONS DE SECTEURS ÉLECTRIQUES
ÉPUISEMENTS**

DE LA

CONCESSIONNAIRES :

C^{IE} INGERSOLL-RAND

POUR LA LOCATION DES COMPRESSEURS,
OUTILS PNEUMATIQUES

DES

ÉTABLISS^{TS} RANSOME

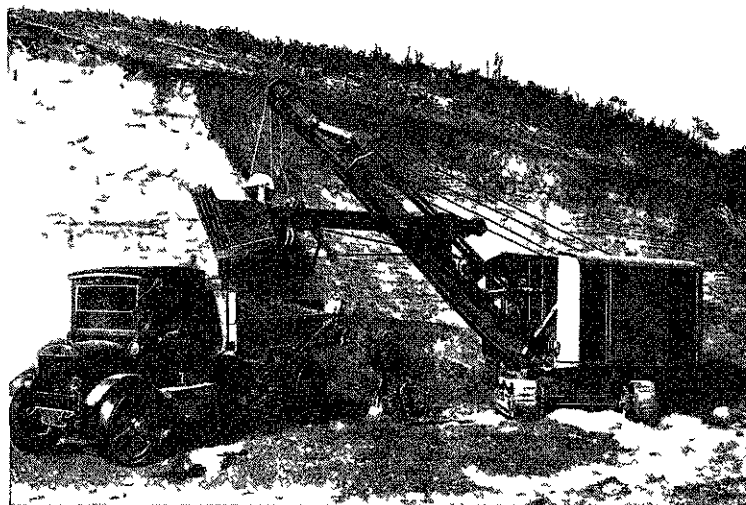
POUR LA LOCATION DES BÉTONNIÈRES,
GRUES, ETC.

27, RUE du MAROC, PARIS

TÉLÉPHONE : BOTZARIS 52-80 (3 lignes groupées)

PELLES GRUES, EXCAVATEURS DRAGLINES, SONNETTES

à commande par moteurs à essence, à huile lourde, ou électriques



DE LA

NORTHWEST ENGINEERING C^o
DE CHICAGO (E.U.A.)

AGENTS POUR LA VENTE EN FRANCE ET AUX COLONIES

ÉTABLISSEMENTS

HENRI SERRE & ANSOT Réunis

CATALOGUE FRANCAIS SUR DEMANDE

RENSEIGNEZ-VOUS SUR LE MERVEILLEUX MOTEUR NORTHWEST A HUILE LOURDE

En somme, et conformément aux vues échangées dans la précédente séance, c'est seulement au cours de la séance de ce jour qu'après consultation des groupes par les délégués, la question des allocations accessoires doit être régulièrement examinée par le Comité, mieux instruit aujourd'hui par ces consultations effectuées dans les groupes.

Le Comité examine d'abord la question des traitements et la position à prendre vis-à-vis des mesures générales de réductions envisagées par le Gouvernement.

M. **Le Roux** rend compte de la position prise par la Fédération des cadres supérieurs techniques. Le 2 novembre dernier, la Fédération a arrêté les termes d'une lettre adressée à M. le Président Herriot. M. Le Roux donne lecture de cette lettre — qui sera intégralement reproduite dans le prochain Bulletin — et par laquelle la Fédération proteste contre la réduction progressive des traitements. Il y est indiqué expressément que la réduction progressive envisagée — qui est un nouveau pas dans le sens du traitement unique de tous les fonctionnaires — entraînera la dévalorisation systématique de toutes les classes de fonctionnaires supérieurs et qu'en tout cas, il apparaît inadmissible en ce moment qu'une réduction puisse avoir pour effet d'abaisser au-dessous du coefficient 5 les traitements d'une catégorie quelconque de fonctionnaires.

La lettre en question a été remise par la Fédération entre les mains de M. Marchandau, sous-secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil, qui a laissé entendre qu'il prendrait en considération, dans toute la mesure du possible, les suggestions exposées — ainsi qu'à M. Malvy, Président de la Commission des Finances de la Chambre des Députés.

Le Comité approuve l'attitude adoptée par la Fédération des Cadres supérieurs techniques, et il est d'avis que les termes de la lettre adressée à M. Herriot pourraient être pris comme base de l'action à entreprendre par le P. C. M. en la circonstance. Il est d'avis, d'ailleurs, de ne pas protester systématiquement contre la réduction des traitements, s'il s'agit d'une mesure générale, mais sous réserve que le coefficient de réduction appliqué soit au moins uniforme du haut en bas de l'échelle.

M. **Jacquinet** rappelle, d'autre part, que certains camarades ont demandé que le Gouvernement prévoie dans son projet législatif, concurremment avec la réduction des traitements, certaines mesures d'équité, telles la possibilité de résiliation des baux portant sur plusieurs années et souscrits avant la réduction des traitements.

Il est entendu qu'un memorandum sera rédigé par

le Bureau pour schématiser les suggestions qui ont été retenues par le Comité à la suite de l'échange de vues qui vient d'avoir lieu entre ses Membres. Le Bureau se réunira dans la huitaine pour arrêter les termes de ce memorandum qui sera remis entre les mains du Ministre des Travaux Publics, ainsi qu'à divers parlementaires (Membres de la Commission des Finances notamment).

Le Comité aborde ensuite la question des allocations accessoires.

Lecture est donnée de la lettre adressée le 27 octobre dernier au P. C. M. par le Ministre des Travaux Publics qui fait connaître le point de vue du Département des Finances sur la question des allocations accessoires touchées par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, ce point de vue pouvant se résumer comme suit : « Faire encaisser directement par le Trésor la rémunération correspondante aux services rendus par des agents exclusivement au Service de l'Etat. »

Le Président rappelle ensuite les termes de la circulaire adressée par le Bureau, le 21 octobre dernier, aux différents groupes, consécutivement à la dernière séance du Comité, au sujet de la demande de l'Administration relative à une retouche des modalités régissant les indemnités spéciales pour grands travaux (décret de 1906) et les honoraires (décrets de 1854 et de 1908). Il analyse les réponses qu'il a reçues de quelques groupes, réponses qui se traduisent, pour un très grand nombre, par une opposition absolue à tout prélèvement supplémentaire sur les allocations et à toute extension de ces prélèvements. Quelques consultations seulement ont donné un résultat différent. La même opposition se lit, sous certaines conditions, dans la réponse adressée sur cette question par le Syndicat des Ingénieurs T. P. E. au Ministre des Travaux Publics.

Bien que la lettre susvisée du 27 octobre ne demande pas explicitement une réponse, le Comité est d'avis d'adresser, le plus tôt possible, une protestation énergique au Ministre.

Après un long échange de vues entre ses membres, le Comité retient, comme base de cette protestation, les éléments suivants :

1^o Le point de vue du Ministère des Finances est en opposition formelle avec les statuts du corps des Ponts et Chaussées, tels qu'ils sont fixés par un texte réglementaire (décret du 13 octobre 1851), ce texte prévoyant explicitement que certaines collectivités autres que l'Etat peuvent s'adresser aux Ingénieurs pour l'exécution de certains travaux. Ce décret de 1851, en particulier, est un véritable contrat qu'une des deux parties n'a pas le droit de violer. C'est un droit absolu, stipulé par ce contrat, que de recevoir

des honoraires pour les travaux régulièrement exécutés.

2° Les textes organiques stipulent, en outre, que les Ingénieurs ne peuvent exécuter des travaux pour des collectivités qu'après autorisation du Ministre des Travaux Publics. Cette autorisation préalable constitue pour l'Administration supérieure un moyen de freiner, si besoin est, la proportion de ces travaux (et d'en contrôler d'ailleurs la nature et l'importance en deniers).

3° D'une façon générale, il est indubitable que, pour l'exécution de beaucoup de travaux, il en coûterait plus cher aux collectivités de s'adresser à l'industrie privée qu'au corps des Ponts et Chaussées. Ce fait n'est pas négligeable, à un moment où il ne s'agit pas de faire seulement des économies sur le budget de l'État, mais sur l'ensemble des budgets des collectivités.

4° Le jour où les collectivités apprendraient que les indemnités qu'elles versent aux Ingénieurs retournent au Trésor, il est bien probable qu'elles feraient en sorte de ne plus s'adresser à eux et de ne plus rien avoir à leur verser.

5° Les exemples ne manquent pas de fonctionnaires qui, au sù ou avec l'approbation tacite de l'Administration ont, en dehors de leur service, des occupations rémunérées autrement que par l'État.

6° Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont, vis-à-vis des collectivités, des attributions normales pour lesquelles ils ne sont pas rétribués.

7° Il est à noter que les honoraires qui sont versés aux Ingénieurs ne sont pas entièrement un gain pour eux : une partie de ces honoraires les couvrent de leurs frais de déplacements et de tournées.

Il est entendu que la lettre de protestation qui sera préparée par le Bureau et adressée au Ministre des Travaux publics tiendra compte de ces suggestions.

Réforme du régime routier.

Le **Président** dit un mot de cette question qui est à l'ordre du jour, en raison de divers projets ou propositions de loi élaborés à ce sujet. La question est suivie par le Bureau du Comité.

La complexité du problème et la nécessité présente qu'il y a à tenir prêt un programme concret de réforme du régime routier, conduisent le Comité à renvoyer devant une Commission l'étude de l'affaire. Le Bureau est chargé de la constitution de cette Commission.

Il est à signaler d'ailleurs que le Groupe du Mans a déjà proposé un projet qui pourrait servir de base à cette étude.

Commission des Economies.

Un décret récent venant de créer pour chaque Département une Commission des Economies, le Comité émet le vœu qu'un membre du P. C. M. soit appelé à faire partie de la Commission des Economies du Ministère des Travaux Publics.

Questions diverses.

1° *Suggestion d'un camarade au sujet du prochain Congrès de la ligue générale pour l'aménagement et l'utilisation des eaux.*

Relativement à ce Congrès qui doit se tenir à Strasbourg en juillet 1933, M. **Houpeurt** signale l'intérêt qu'il y aurait pour le corps des Ponts et Chaussées à ce qu'un certain nombre de rapports soient présentés par les Ingénieurs de ce corps, sur des matières ressortant de leurs attributions propres, et qu'un certain nombre d'entre eux assistent aux séances de ce Congrès.

Outre les questions d'hydraulique agricole déjà suggérées dans la lettre de M. Houpeurt, comme pouvant faire l'objet de rapports ou de communications de la part des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, le Comité propose de suggérer les suivantes :

Recherches hydrologiques dans la région champenoise ;

Barrages destinés aux irrigations en Algérie ;

Irrigations indochinoises.

Il est entendu que ces suggestions seront communiquées à M. Houpeurt en lui indiquant éventuellement les Camarades qui paraissent plus spécialement qualifiés pour traiter les questions envisagées.

Requête des ingénieurs des Ponts et Chaussées de l'Afrique du Nord.

Le Président résume au Comité la teneur d'une requête qu'il a reçue du groupe de l'Afrique du Nord, cette requête portant sur l'infériorité signalée des émoluments touchés par les Ingénieurs en service au Maroc et en Algérie, comparativement à ceux perçus tant par leurs camarades de la Métropole que par les Ingénieurs T. P. E.

Le Directeur Général des Travaux Publics du Maroc et l'Inspecteur Général des Travaux Publics d'Algérie ont été saisis de cette question. Une seule réponse est parvenue à ce jour. Il est entendu que l'affaire sera examinée par le Comité, lorsque la deuxième réponse sera parvenue.

Notices nécrologiques.

M. **Jacquinet** fait connaître que M. Parmentier l'a prié de rappeler au Comité qu'il avait été jadis

entendu que lorsqu'un camarade viendrait à décéder, l'un de ses collaborateurs immédiats ferait insérer au Bulletin une Notice Nécrologique sur sa carrière. Il semble que les Camarades aient négligé de le faire depuis quelques mois; il y aurait lieu de réparer les derniers oublis.

La séance est levée à 18 heures.

Le Secrétaire Adjoint,
Signé : JACQUINET.

Le Président,
Signé : DE ROUVILLE.



COMMUNICATIONS DU COMITÉ

Elections générales de 1933

Aux termes de l'article 5 des statuts de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, les pouvoirs de quatre délégués généraux et de six délégués de groupes viennent à expiration au début de 1933.

Les délégués généraux qui devront être remplacés sont MM. Parmentier, Dauvergne, Briancourt et Perret.

Les délégués de groupes sont les délégués des groupes de : Amiens, Nancy, Marseille, Bordeaux, Le Mans et du Groupe Colonial.

Le Comité d'Administration du P. C. M. prie les Camarades qui désireraient présenter des candidatures à ces postes de bien vouloir le faire connaître au Secrétaire du P. C. M. avant le 15 décembre 1932, conformément à l'article 9 du Règlement intérieur.

L'un au moins des quatre délégués généraux à élire devra obligatoirement résider à Paris. Il serait désirable que parmi les candidats se présentent un Ingénieur des Mines et un Ingénieur en congé hors cadres, en disponibilité ou en retraite.

LE COMITÉ

Adductions d'eau et chemins ruraux

Une circulaire du Ministre de la Santé publique, en date du 5 septembre 1932 et publiée au Journal Officiel du 18 septembre a causé une vive émotion parmi les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Le Bureau du Comité de notre Association a sans tarder sollicité une audience de M. Préaud, Directeur des Eaux et du Génie Rural au Ministère de l'Agriculture, afin d'examiner les mesures qui pourraient être prises pour sauvegarder la situation matérielle et morale des Ingénieurs du service hydraulique.

qui paraissait compromise par la circulaire sus-visée. A la suite de l'audience accordée à notre Bureau, la lettre suivante a été adressée à Monsieur le Directeur Préaud. Elle se rapporte non seulement aux questions d'adduction d'eau, mais encore aux questions de chemins ruraux.

Nous signalons tout spécialement à nos lecteurs l'avant-dernier alinéa de cette lecture qui paraît de nature à éviter quelques difficultés.

Paris, le 25 octobre 1932.

Le Président de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines à M. Préaud, Directeur du Génie Rural au Ministère de l'Agriculture,

78, rue de Varenne — PARIS (7^e)

Monsieur le Directeur.

1^o Comme suite à l'audience que vous avez bien voulu nous accorder le 19 octobre, nous avons l'honneur de vous confirmer l'émotion ressentie par notre corps au vu de la circulaire des Ministres de la Santé Publique et de l'Agriculture, du 5 septembre dernier, sur le contrôle des installations sanitaires établies par les Communes rurales.

En effet, les Ingénieurs du Service de l'Hydraulique Agricole et leurs collaborateurs sont depuis très longtemps les Conseillers Techniques des collectivités locales; ils siègent dans les Conseils départementaux d'hygiène et les Commissions sanitaires; plus nombreux que les Ingénieurs du Génie rural, ils peuvent assurer ce contrôle plus facilement et aux moindres frais. Leur omission pure et simple dans la circulaire pourrait donc être interprétée comme une marque de défiance regrettable à leur égard.

Il ne vous a pas échappé, en particulier, que l'application de cette circulaire aboutirait à cette situation anormale de faire contrôler par le Génie rural une adduction d'eau potable établie peu de temps auparavant sous le contrôle du Service Hydraulique.

Dans ces conditions, nous avons l'honneur de de-

mander que les Ingénieurs du Service de l'Hydraulique Agricole soient chargés du contrôle de la conservation et du fonctionnement des ouvrages et installations sanitaires établies par les communes rurales, au moins dans les cas où ils ont eu à contrôler l'exécution de ces ouvrages et installations; dans les autres cas, le Préfet garderait la liberté de choisir les fonctionnaires chargés de ce contrôle, ceux du Service de l'Hydraulique Agricole comptant parmi les bénéficiaires éventuels de ce choix.

Nous vous avons exprimé le désir, que vous avez bien voulu enregistrer, qu'une circulaire rectificative ou des instructions complémentaires viennent corriger sur ces points l'effet de la circulaire du 5 septembre 1932.

2° Nous nous étions permis de vous rappeler, d'autre part, au cours de notre audience du 19 octobre, les suggestions que nous avons eu l'honneur de vous présenter au sujet des chemins ruraux le 20 juin dernier : vous aviez bien voulu reconnaître alors l'opportunité, pour le Service du Génie rural, lorsqu'il serait saisi par une commune d'un projet de chemin rural, d'entrer en conférence avec le Service vicinal pour la détermination du caractère véritable du chemin, et au sujet de la possibilité, de la part de la commune, d'assurer l'entretien de la voie après sa construction.

Vous aviez reconnu, en outre, dans le cas où la construction de ces chemins entraînerait la construction d'ouvrages d'art notamment, que le Ministère de l'Agriculture aurait intérêt à utiliser la compétence de notre Corps.

Vous avez bien voulu nous faire savoir, le 19 octobre, que le retard de l'intervention d'instructions dans ce sens résultait de la nécessité de réaliser un accord avec le Département de l'Intérieur, mais qu'aucune difficulté ne vous paraissait subsister sur le fond de la question.

Nous ne pouvons qu'enregistrer cette indication

favorable et souhaiter avec vous sa prompte confirmation.

Nous recommanderons, par ailleurs, à nos Collègues, comme vous avez bien voulu nous l'indiquer, l'intérêt d'entrer en contact, au moins verbalement, avec les Ingénieurs du Génie rural dès que les fonctionnaires des Ponts et Chaussées sont appelés à étudier un nouveau chemin rural, et cela, afin d'éviter de présenter un projet complet avant que le Génie rural en soit informé, alors qu'il doit obligatoirement donner un avis sur la subvention correspondante; la marche des affaires en sera ainsi améliorée.

Nous vous remercions, Monsieur le Directeur, de la bienveillante attention avec laquelle vous avez bien voulu nous écouter, et nous vous prions d'agréer l'expression de notre considération la plus distinguée.

Le Vice-Président du P. C. M.,
Signé : A. de ROUVILLE.

M. le directeur Préaud a répondu en ces termes :

Paris, le 10 novembre 1932.

Le Directeur des Eaux et du Génie rural
A Monsieur le Président de l'Association
Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines.

Monsieur le Président,

Des obligations trop diverses m'ont empêché de prendre immédiatement connaissance de votre lettre du 25 octobre.

J'ai l'honneur de vous en accuser réception et je vous confirme volontiers que je ne manquerai pas de suivre avec attention les diverses questions dont vous m'avez saisi.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

PRÉAUD.

Au sujet du Bureau mis à la disposition des Ingénieurs de passage à Paris

M. de Rouville, vice-président de notre Association, a adressé à M. Aubry, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, la lettre suivante :

Paris, le 17 novembre 1932.

Mon cher Collègue,

J'ai bien reçu votre lettre du 20 octobre, relative au bureau qui serait mis à la disposition des Ingénieurs de passage à Paris à l'École des Ponts et Chaussées.

Vous indiquez les inconvénients de la condition énoncée pour l'utilisation de ce bureau, savoir qu'il conviendrait de prévenir le concierge de l'École quelques jours à l'avance, et vous indiquez qu'il serait préférable de disposer d'un local dans les bureaux du Ministère.

Je me suis renseigné personnellement au sujet de

l'utilisation du local de l'École des Ponts et Chaussées. Il en résulte que la condition de préavis n'est nullement impérative. Si vous vous présentez à l'improviste, le concierge de l'École des Ponts et Chaussées vous accompagnera au local réservé. Celui-ci pouvait, à certains moments, être occupé par un agent du P. C. M. qui y travaillait à des classements et à divers travaux. Mais, il cèdera la place aux Ingénieurs de passage, en tant que de besoin. Si, toutefois, il était possible à ceux-ci de prévenir le concierge un ou deux jours à l'avance en cas de rendez-vous longs

et répétés cela éviterait à l'agent de venir ce jour-là sans pouvoir accomplir aisément son travail.

Je pense que ces explications vous donneront satisfaction pour le moment.

Lors des recherches d'un local, il avait été reconnu impossible de l'obtenir au Ministère, où les Services permanents sont déjà insuffisamment dotés de bureaux.

Votre bien dévoué Collègue,
Signé : A. DE ROUVILLE,
Vice-Président du P. C. M.

Constitution d'une Commission chargée d'étudier la réforme du régime routier

Dans sa séance en date du 15 novembre 1932, le Comité du P. C. M., après avoir examiné la question de la réforme du régime routier, a décidé de renvoyer devant une Commission l'étude de cette question.

Au cours de leur réunion en date du 25 novembre suivant, les membres du Bureau du Comité ont été d'avis que cette Commission soit, en principe, constituée comme suit :

Président :

M. **Gervais de Rouville**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées;

Membres :

M.M. **Tarnier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées;

Jeannin, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées;

Bressot, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées;

Deymié, Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées.

Le jour et lieu de réunion de la première séance seront fixés ultérieurement.

En attendant, les membres désignés sont cordialement invités à se documenter sur la question, personnellement et par le moyen de leur entourage, le plus complètement possible.

Un Vice-Président du Comité du P.C.M. :

Signé : A. DE ROUVILLE.

Le Secrétaire-Adjoint du Comité :

Signé : JACQUINOT.



La question des traitements

Le président de la Fédération des Associations des Cadres supérieurs Techniques des Services publics a adressé à Monsieur le président du Conseil la lettre suivante :

Monsieur le Président

La Fédération des Cadres Supérieurs Techniques qui groupe toutes les Associations professionnelles des Ingénieurs de l'État appartenant aux corps de l'Aéronautique, des Manufactures de l'État, des Mines, des Ponts et Chaussées et des Postes, Télégraphes et Téléphones, a été vivement émue en apprenant que le Gouvernement aurait décidé une réduction progressive des traitements.

Certes, nous ne méconnaissons pas les difficultés actuelles.

Mais ces difficultés ne doivent pas faire perdre de vue qu'il a toujours été considéré que la fonction publique devait être rémunérée indépendamment des vicissitudes économiques. C'est ainsi que pendant la période de prospérité de ces dernières années, les fonctionnaires avaient des traitements non seulement très inférieurs à ceux payés dans l'industrie ou le commerce, mais encore longtemps inférieurs à leur parité-or d'avant-guerre; il serait souverainement injuste de leur faire subir les conséquences de la dépression économique actuelle, alors qu'ils n'ont pas profité des périodes de prospérité.

D'ailleurs même après la revalorisation des traitements imposée par le changement de valeur de l'unité monétaire, même après les réductions subies par les fonctionnaires dans certains pays étrangers, les fonctionnaires français restent parmi les moins payés.

En fait, la réduction envisagée n'est pas autre chose qu'une augmentation déguisée d'un impôt cédulaire pour une catégorie de citoyens.

Certes, nous comprenons très bien que l'heure des sacrifices nécessaires a sonné; mais ces sacrifices doivent être équitablement répartis entre tous les citoyens; les fonctionnaires qui sont des contribuables *intégraux* (les dernières statistiques à cet égard sont singulièrement éloquentes) rempliront leur devoir devant l'impôt, mais nous ne voyons pas pourquoi ils seraient doublement frappés à la fois comme employés de l'État et comme contribuables.

D'ailleurs, vous savez, Monsieur le Président, dans quelles conditions a été faite la revalorisation des traitements :

Abstraction faite de certains traitements qui pour

atteindre le niveau du salaire « vital » ont été revalorisés à des coefficients dépassant 15; la plupart des traitements moyens ont été relevés suivant des coefficients de 7 à 8, comme on peut s'en rendre compte facilement en parcourant le tableau général des échelles de traitements établi par la statistique générale de la France et annexé au Journal Officiel du 24 novembre 1931.

Par contre les traitements des Ingénieurs en Chef de nos corps, qui en 1914 allaient de 10.000 à 12.000 francs vont aujourd'hui de 50.000 à 60.000 fr., ce qui correspond strictement au coefficient 5.

Or, il est incontestable que le coefficient d'augmentation du coût de la vie est encore supérieur à 5; on ne saurait donc envisager qu'aucun traitement actuel puisse être inférieur à cinq fois son taux d'avant-guerre.

La compression qui s'est ainsi produite dans les échelles de traitements est encore fortement accentuée par le fait que le taux des indemnités de résidence et des allocations familiales est le même pour tous les fonctionnaires.

Si l'on ajoute la progressivité de l'impôt cédulaire sur les traitements, aggravée par la progressivité de l'impôt général sur le revenu, on peut dire sans exagération que depuis la guerre nous tendons rapidement vers le traitement unique.

Nous nous élevons donc spécialement contre une réduction progressive des traitements, qui serait particulièrement injuste et accentuerait encore le resserrement des échelles actuelles. Une telle mesure aurait comme conséquence la dévalorisation systématique de toutes les classes de fonctionnaires supérieurs en supprimant tout motif d'émulation, tout effort vers la connaissance.

D'ailleurs, outre son iniquité, la progressivité d'une réduction des traitements n'apporterait qu'une amélioration budgétaire négligeable devant les conséquences qu'elle entraînerait.

Notre Fédération a conscience de servir l'intérêt général en protestant contre une telle mesure.

Il nous semble d'ailleurs que nos Corps et d'une façon générale les grandes Administrations du pays n'ont pas démérité : n'est-ce pas elles qui, à travers bien des changements et bien des vicissitudes, ont maintenu la continuité indispensable aux affaires publiques. Quant à nous, nous sommes convaincus que le libre jeu des institutions parlementaires n'est possible qu'avec des Administrations vivantes et forte-

ment constituées, et que le déclin des unes marquerait le déclin des autres.

Nous nous permettons, Monsieur le Président, d'attirer votre attention sur le fait que nos Associations, dont la modération est traditionnelle, n'effectuent la présente démarche qu'après mûre réflexion et avec

le ferme espoir qu'elle sera prise sérieusement en considération.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre respectueux dévouement,

Signé : LEROUX.

Le Président de notre Association a adressé la lettre suivante aux Membres de la Commission des Finances de la Chambre des Députés :

Paris, le 29 novembre 1932.

Monsieur le Président, (1)
Monsieur le Rapporteur Général, (1)
Monsieur le Député,

Au moment où votre Commission est appelée à s'occuper de la question des traitements et rémunérations accessoires des fonctionnaires, de leurs indemnités notamment, il nous a paru utile de vous exposer la situation, assez particulière à cet égard, des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines dont nous représentons l'Association professionnelle.

Notre intervention est d'autant plus nécessaire que vous venez d'être saisi, nous le savons, par d'autres groupements, d'indications inexacts à ce sujet.

1° En ce qui concerne les *traitements* proprement dits, nous ne pouvons que nous en rapporter à l'exposé que vous a présenté la Fédération des Associations des Cadres Supérieurs Techniques des Services publics, Fédération dont nous faisons partie avec d'autres catégories d'Ingénieurs de l'État.

Nous soulignons seulement avec elle combien la progressivité dans la réduction des traitements serait injuste à l'égard de fonctionnaires qui, sans avoir démérité, se sont vu appliquer un taux de relèvement n'atteignant pas ou dépassant à peine celui de la dévaluation monétaire (2), et nous nous permettons de demander, *sans approuver d'ailleurs un principe de progressivité* qui ne serait ni juste ni avantageux finalement pour le budget de l'État, *qu'en soient limités au moins les effets de manière à ne pas aggraver la situation actuelle ou de ne pas faire descendre les traitements de cet ordre de grandeur au-dessous du quintuple de leur taux d'avant-guerre.*

Si l'on se reporte, en effet, aux tableaux par Ministère des échelles ou taux de traitements, remises et indemnités fixes pour les fonctionnaires (tableaux insérés à l'annexe du *Journal Officiel* du 24 no-

vembre 1931 et suivants, page 1.237, etc...), on constate que les fonctionnaires de notre catégorie ou touchant des traitements d'importance semblable ont, presque sans exception, bénéficié d'un coefficient de majoration très supérieur à 5.

Le motif retenu par la Commission Martin pour majorer d'un si faible coefficient nos traitements était l'existence d'indemnités ou d'émoluments accessoires en notre faveur.

2° Le moment est donc venu de préciser l'importance de ces autres *rémunérations*. Il est exact qu'un certain nombre d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et quelques Ingénieurs des Mines peuvent recevoir des dotations de natures assez diverses,

les unes sur le budget de l'État, notamment, pour services importants ou de grands travaux,

d'autres sur les budgets de collectivités ou personnes publiques (départements, communes, Chambres de Commerce, Associations syndicales, etc.) qui ont à exécuter pour leur compte des travaux de même ordre.

Il est à remarquer que ces travaux ont été prévus comme rentrant dans la catégorie de ceux que doivent effectuer nos Collègues, en vertu d'un décret servant en quelque sorte de statut à notre Corps, qu'il en est de même des modalités des rémunérations correspondantes.

Ces travaux se présentent dans une mesure très variable pour les divers postes d'Ingénieurs : un très grand nombre de nos Collègues des Ponts et Chaussées et la presque totalité des Ingénieurs des Mines ne jouissent, en sus de leur traitement, que d'une indemnité qui l'accroît seulement de 1/7 à 1/4.

Si d'autres postes sont plus favorisés à cet égard, leur nombre et leur rémunération globale ont souvent été exagérés, et cela dans une mesure qui reflète bien une récente critique publiée ou visée par les soins d'un groupement dont vous avez reçu les observations (1).

Dans l'ensemble, on est loin des situations dénommées « scandaleuses » par le groupement en question.

En conséquence, il ne paraîtrait pas juste d'avoir limité à la fois le relèvement de nos traitements, sous

(1) de la Commission des Finances de la Chambre des Députés.

(2) Coefficient 5 pour les Ingénieurs en Chef, coefficient 4,4 à 6 pour les Ingénieurs ordinaires, 5,5 à 5,7 pour les Inspecteurs généraux.

(1) Il serait facile de montrer que la plus grosse fraction des indemnités qui ont été citées dans divers journaux est surestimée dans la proportion de 1 à 5, et que son rapport au traitement proprement dit est présenté faussement comme 9 fois plus important qu'il ne l'est en réalité.

prétex-te d'indemnités atteignant, dans certains cas exceptionnels, un total assez élevé, et de réduire à présent des indemnités qui avaient motivé cette sorte de pénalisation générale appliquée aux traitements, alors que beaucoup des nôtres n'en bénéficiaient pas.

Encore convient-il d'ajouter que, probablement seuls parmi les nombreux fonctionnaires recevant des indemnités de diverses natures, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines sont l'objet d'un prélèvement sur les indemnités qui leur sont versées en dehors du budget de l'État, de manière à permettre, sans grever ce budget, d'atténuer légèrement (dans la mesure du maximum de 15.000 francs fixé par le décret du 20 juin 1929) la différence que les circonstances créent entre les diverses natures de postes et qui ne correspond pas toujours à une différence équivalente d'occupations.

3° Observations diverses :

a) En ce qui concerne spécialement les travaux ou occupations accessoires dont sont chargés les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, nous rappelons qu'ils sont chaque fois *autorisés* spécialement par l'Administration dont ils relèvent, celle-ci étant évidemment le meilleur juge de ce que ses fonctionnaires peuvent accomplir sans nuire à leurs autres tâches.

Si, d'autre part, on interdisait complètement tout cet ensemble d'occupations accessoires, il en résulterait, pour les collectivités, l'obligation, soit de faire appel à d'autres fonctionnaires qui ne seraient pas plus qualifiés — et ce serait déplacer la situation sans la modifier dans son principe — soit de demander la création d'autres Corps de fonctionnaires ou le concours de techniciens privés dont l'intervention serait encore plus onéreuse.

Nul doute que beaucoup de collectivités protesteraient vivement contre le retrait des facilités que leur procurent les fonctionnaires territoriaux placés à leur portée immédiate.

b) Il n'y a pas davantage lieu de s'émouvoir de ce que ces fonctionnaires projettent les travaux dont ils auraient ensuite à contrôler l'exécution ou l'exploitation éventuelle, ainsi que l'a allégué la protestation dont vous avez été saisi.

Le Président de notre Association a adressé à M. le Ministre des Travaux publics une copie de la lettre reproduite ci-dessus, en l'accompagnant de la lettre suivante :

Paris, le 29 novembre 1932.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous remettre ci-jointe : une copie de la lettre adressée, au sujet des traite-

Cette critique procède d'une simple confusion : les travaux sont normalement confiés à des entrepreneurs entièrement indépendants des Ingénieurs ; ce sont des soumissionnaires qui sont contrôlés par les Ingénieurs dans leurs opérations. La situation ne serait répréhensible que si les Ingénieurs de l'État agissaient à certaines étapes pour les entrepreneurs ; mais, ce n'est pas le cas. Le contrôle des auteurs de projets s'exerce lui-même à tous points de vue par la voie de leurs Chefs hiérarchiques et des conseils compétents.

L'intervention des fonctionnaires est semblable dans l'espèce à celle qui leur fait étudier le tracé d'une route, d'un canal ou d'un port, dont ils assurent ensuite la construction par entreprise, l'entretien et l'exploitation éventuelle.

Nous estimons, en définitive, que le régime actuel est celui qui assure aux collectivités, dont l'intérêt ne saurait se disjoindre de celui de l'État, les *meilleurs services* au point de vue de la *qualité* de l'exécution des travaux et au point de vue de leur *prix*, et cela non seulement parce que les taux des rémunérations allouées aux Ingénieurs territoriaux sont particulièrement modiques (2 % le plus souvent), mais parce que les traditions déjà anciennes, l'indépendance, la conscience professionnelle et la compétence des fonctionnaires des Ponts et Chaussées et des Mines leur dictent toujours une solution économique et une exécution honnête.

Si nous avons tenu à vous mettre un peu longuement au courant de la situation particulière aux traitements et indemnités des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines c'est parce qu'à raison de leur nature assez complexe, ces modalités ne peuvent être confondues sans erreur ou injustice avec celles d'autres indemnités sans rapport autre qu'une similitude purement nominale.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Monsieur le Rapporteur général ou Monsieur le Député, l'assurance de notre respectueux dévouement.

Signé : A. DE ROUVILLE.

Vice-Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

ments, à M. le Président du Conseil (1) par la Fédération des Associations des Cadres Supérieurs Techniques des Services publics, dont notre Association fait partie, ainsi qu'une copie de la lettre que l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et

(1) Des exemplaires de cette lettre ont été également envoyés, selon l'avis de M. Marchandau, à MM. les Membres de la Commission des Finances de la Chambre.

des Mines se propose d'adresser aux membres de la Commission des Finances de la Chambre au sujet des indemnités.

Nous nous permettons d'attirer votre attention personnelle sur les très vives protestations que soulève, de la part de nos corps des Ponts et Chaussées et des Mines, la progressivité envisagée dans le projet de réduction des traitements. Sans reprendre toutes les considérations et tous les arguments indiqués dans la lettre adressée à M. le Président du Conseil, nous croyons devoir souligner les deux points suivants :

1° La revalorisation des traitements a abouti à un resserrement très sensible de leurs échelles : par exemple, tandis que certains agents des Travaux publics ont vu leurs traitements multipliés par un coefficient dépassant 15 — ce contre quoi nous ne songeons d'ailleurs nullement à protester — les traitements des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et des Mines ont été multipliés par le coefficient 5 ;

2° Ce resserrement est accentué, d'une part, du fait des indemnités de résidence et des charges de famille dont le taux est le même pour tous les fonctionnaires ; d'autre part, sous l'effet de l'impôt cédulaire sur les traitements et de l'impôt général sur le revenu.

Or, les projets de réduction des traitements envisagent, semble-t-il, une double progressivité :

1° Une progressivité du taux de réduction des traitements ;

2° Un abattement progressif sur les indemnités qui aura très souvent un effet de même sens.

Depuis longtemps cependant, nous nous permettons de le faire observer, une partie des Ingénieurs

de nos Corps subit un abattement de 20 % sur les rémunérations qui lui sont versées par certaines collectivités locales pour permettre d'allouer des indemnités aux Ingénieurs moins favorisés ; c'est là un exemple unique de solidarité qui décharge l'État de la plus grande partie de ces indemnités, alors que dans les autres Ministères, notamment pour les Ingénieurs de l'Aéronautique, des Manufactures de l'État et des P.T.T., l'État alloue les mêmes indemnités sur son seul budget. On peut donc dire que nous avons déjà réalisé, et bien au delà de 20 %, un abattement sur les crédits budgétaires affectés à nos indemnités.

En résumé, nous estimons la progressivité envisagée comme profondément injuste et décourageante. Nous pouvons encore moins admettre que des mesures soient prises qui ramènent certains traitements au-dessous de ceux d'avant-guerre multipliés par le coefficient 5. C'est là un minimum qui nous paraît absolument intangible et que nous avons l'honneur de réclamer de la manière la plus ferme.

Dans la période grave que nous traversons, il importe au plus haut point, Monsieur le Ministre, que l'État conserve des cadres actifs, dévoués à la chose publique, capables de faire triompher partout l'intérêt général sur les intérêts particuliers.

Nous nous adressons à vous avec confiance, convaincus que vous voudrez bien nous écouter et nous défendre. Nous serions donc heureux d'être reçu par vous pour développer nos points de vue, et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre respectueux dévouement.

Signé : A. DE ROUVILLE.
Vice-Président du P.C.M.



La question des honoraires

Le Président de notre Association a adressé à M. le Ministre des Travaux publics la lettre suivante :

*Monsieur le Ministre
des Travaux publics
(Direction du Personnel).*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre lettre du 26 octobre, vous avez bien voulu nous faire connaître que nos propositions d'économies feraient l'objet du plus sérieux examen de la part de vos services; nous vous remercions de cette marque de confiance et nous restons à votre disposition pour toute autre étude complémentaire.

Vous nous faites part en même temps des observations faites par votre Collègue, M. le Ministre des finances, au sujet de la quasi-impossibilité dans laquelle se trouve le Ministère des Travaux publics de comprimer une fois encore les dépenses de personnel.

Remarquant que « la totalité de l'activité des Ingénieurs n'est pas toujours mise exclusivement au service de l'État ». M. le Ministre des Finances suggère des mesures qui auraient pour effet, notamment, « de faire encaisser directement par le Trésor la rémunération correspondante au service rendu par des agents appartenant exclusivement au service de l'État ».

Permettez-nous, Monsieur le Ministre, de répondre à ces observations, qui nous surprennent vivement :

Les occupations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines autres que celles ressortissant du Ministère des Travaux publics sont de natures assez diverses. Leur activité reste encore mise au service de l'État quand elle s'exerce en faveur d'un autre Département ministériel, comme la Guerre, l'Air, l'Agriculture; si elles étaient retirées aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées, ce serait à d'autres fonctionnaires, existants ou à créer, qu'il faudrait s'adresser; la superposition des attributions qui est critiquée par le Ministère des Finances serait déplacée mais non supprimée, et les frais généraux correspondant à la conduite des travaux en seraient sans doute accrus.

D'autres fonctions publiques sont d'ailleurs exercées parfois par des Ingénieurs des Ponts et Chau-

sées et des Mines, sans qu'on cherche à établir un rapprochement nécessaire entre la rémunération qu'ils y reçoivent et l'échelle des traitements propre à leur Corps d'origine. Il n'est donc pas plus surprenant en soi que la situation des titulaires de postes très importants soit différente de celle résultant de la simple application de ladite échelle.

D'autres occupations naissent pour nos Collègues du fait que leur concours est assez souvent sollicité par des collectivités locales. Mais, loin de constituer un abus, comme paraît le croire M. le Ministre des Finances, ce concours rentre dans les attributions organiques du Corps des Ponts et Chaussées telles qu'elles ont été fixées par le décret du 13 octobre 1851 (article 6), décret qui constitue pour ainsi dire la charte de notre Corps. Encore faudrait-il tenir compte des frais d'études et de déplacement, souvent assez importants, qui doivent être déduits des honoraires; ceux-ci sont loin de constituer un bénéfice net.

Il importe de remarquer d'ailleurs qu'aucun abus ne doit être possible en cette matière, puisque tout concours demandé aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées par les collectivités locales est subordonné à une autorisation ministérielle, ce qui permet au Ministre des Travaux publics de maintenir ces travaux, tant au point de vue de leur nature que de leur importance numérique et globale, dans une limite compatible avec la bonne marche de l'ensemble des services.

Du reste, les travaux pour lesquels interviennent les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont presque toujours des travaux d'intérêt public dont l'État profite, en tant que collectivité générale, presque autant que les communes ou départements qui les font exécuter. Si ces collectivités s'adressent à nos Collègues c'est sans doute qu'elles y trouvent avantage à tous égards, au point de vue de la qualité et du prix de revient du service rendu notamment.

Quant à croire que la suppression de ces travaux pour les collectivités locales entraînerait une diminution des effectifs actuels, c'est une erreur, parce que la bonne marche des services de l'État exigera toujours une répartition de ses fonctionnaires en rapport avec les divisions administratives de la France et avec la situation des travaux ou ouvrages à surveiller. Par ailleurs, il faudrait probablement créer de nouveaux cadres ou utiliser d'autres fonctionnaires moins qualifiés pour les travaux de ces collectivités.

Car il faut reconnaître que le décret du 13 octobre 1851 favorise la concentration des travaux importants sous la direction du service des Ponts et Chaussées au grand profit de leur exécution, puisque ce service rayonne territorialement jusque très près des emplacements des chantiers ou des sièges des collectivités. Il amène les Ingénieurs en Chef à servir, en fait, de conseil technique général aux administrations locales, rôle pour lequel ils ne perçoivent aucune rémunération.

En outre cette situation permet à l'État de recruter, avec des traitements modiques, un personnel de formation supérieure, dont la formation s'améliore même du fait de la généralité et de l'élargissement de son champ d'action, dans des conditions comparables à ce qui se passe pour d'autres administrations (professeurs de l'enseignement secondaire avec leurs répétitions, professeurs de Facultés et médecins des Hôpitaux avec leurs cours accessoires et leurs consultations).

La suppression de diverses rémunérations qu'envisage M. le ministre des Finances, ne profiterait guère à l'État ni aux collectivités, car les demandes de concours ne tarderaient pas à se raréfier de la part de ces dernières, qui devraient payer plus cher un service moins bon.

On pourrait se demander même jusqu'où s'étendrait cette sorte de taxation des fonctionnaires des Travaux publics dans leurs activités accessoires, et si elle n'irait pas, par exemple, jusqu'à les priver du

bénéfice éventuel des brevets d'invention qu'ils prendraient ou des publications techniques qu'ils produiraient; on dépasserait vite, dans cette voie, ce qui est largement permis à d'autres fonctionnaires.

Nous devons rappeler enfin, comme nous l'avons dit ailleurs, l'existence de l'abattement de 20 % sur les rémunérations qui sont versées par certaines collectivités locales pour permettre d'allouer des indemnités aux Ingénieurs moins favorisés, et faciliter le recrutement ou améliorer la stabilité du personnel dans ces services; cet abattement, contre le principe duquel notre Association n'a jamais cessé de s'élever depuis l'origine, et qui n'est pas appliqué à des fonctionnaires de notre Ministère placés dans la même situation, ni aux fonctionnaires mêmes de certaines collectivités locales, constitue une anomalie inconnue, croyons-nous, pour d'autres Corps de fonctionnaires et dont bénéficie finalement le budget de l'État.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les observations que nous avons l'honneur de vous présenter en réponse aux suggestions de M. le Ministre des Finances.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre respectueux dévouement.

Signé : A. DE ROUVILLE,
Vice-Président du P.C.M.



CHRONIQUE DES TRAVAUX

Lignes de transport d'énergie à 150.000 volts de Saint-Victor à Bagnols-sur-Cèze et à 57.000 volts d'Alès à Bagnols-sur-Cèze

La Société de Transport d'Énergie des Cévennes (1) vient d'achever et de mettre en service deux lignes de transport d'énergie :

L'une, à 150.000 volts, relie le poste de Saint-Victor (Aveyron) au poste de Bagnols-sur-Cèze (Gard) et assure ainsi l'interconnexion des centres de produc-

tion des Pyrénées et du sud du Massif Central avec les Alpes et la Provence ;

l'autre, à 57.000 volts, relié au réseau général d'interconnexion à très haute tension les centrales minières du bassin d'Alès déjà interconnectées entre elles par un réseau à 30.000 volts.

Voici les caractéristiques de ces deux lignes.

Ligne à 150.000 volts de Saint-Victor à Bagnols-sur-Cèze

Cette ligne, d'une longueur de 159 kilomètres, est établie sur pylônes en treillis métalliques.

Au point de vue technique, elle présente les particularités et les nouveautés suivantes :

1° Elle a été conçue comme ligne à portées très élevées :

Portée moyenne : 356 m.

34 portées supérieures à 500 m.

2 portées supérieures à 1.000 m.

Cette conception a conduit à utiliser des pylônes à large empattement (5 m. × 2 m. 50 pour le pylône normal).

2° Sur un tiers environ de la ligne, les fondations des pylônes sont constituées par des Ancrages « Malone » basés sur un principe analogue à celui des pieux explosés. C'est la première fois qu'une application en grand de ces ancres est faite en France. L'expérience ainsi faite a confirmé les résultats déjà obtenus en Angleterre : grosse économie de cube de béton et par suite de prix, surtout dans les régions où l'eau, le sable et le gravier doivent être transportés de loin. Coefficient de stabilité très élevé ; dans tous les essais préalables il a été impossible d'arracher la fondation, la rupture des cornières précédant tout mouvement de l'ancrage.

L'expérience montre que ce système est applicable

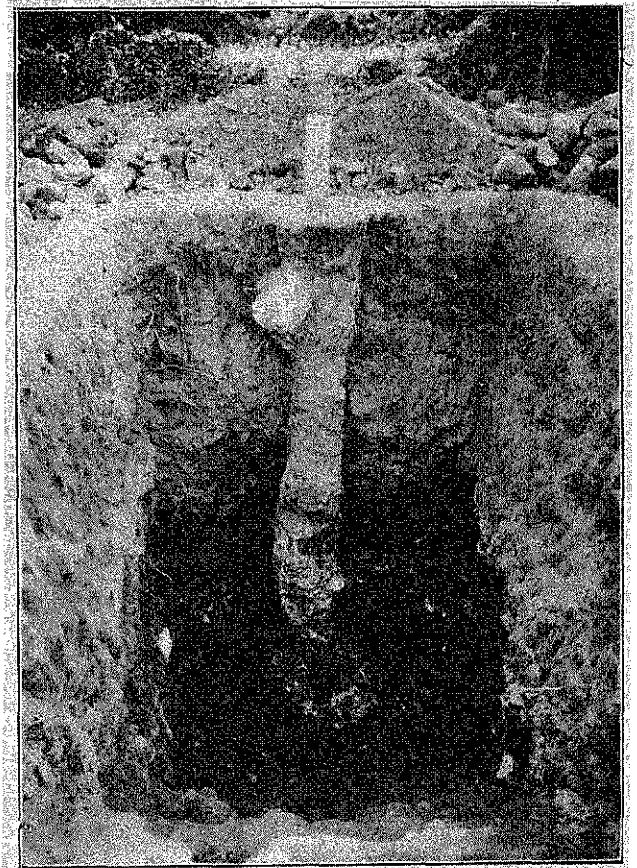
(1) Constituée par quatre groupes :

1° L'Union des Producteurs d'Électricité des Pyrénées Occidentales (U.P.E.P.O.) associée à l'Énergie Électrique du Rouergue.

2° Les Mines du Gard (Société Grand'Combienne d'Éclairage et d'Énergie, Mines de la Grand'Combe, Houillères de Bessèges, Houillères de Rochebelle).

3° L'Énergie Électrique du Littoral Méditerranéen.

4° L'Union pour l'Industrie et l'Électricité (U.N.I.E.).



Fouille montrant l'aspect des massifs d'ancrage type MALONE.

dans des terrains beaucoup plus variés qu'on ne le supposerait à priori, sauf en terrains marécageux.

3° La ligne a été rendue particulièrement souple par l'emploi de V de suspension de grande longueur (0 m. 90 et 1 m. 90) ascillant librement dans le sens

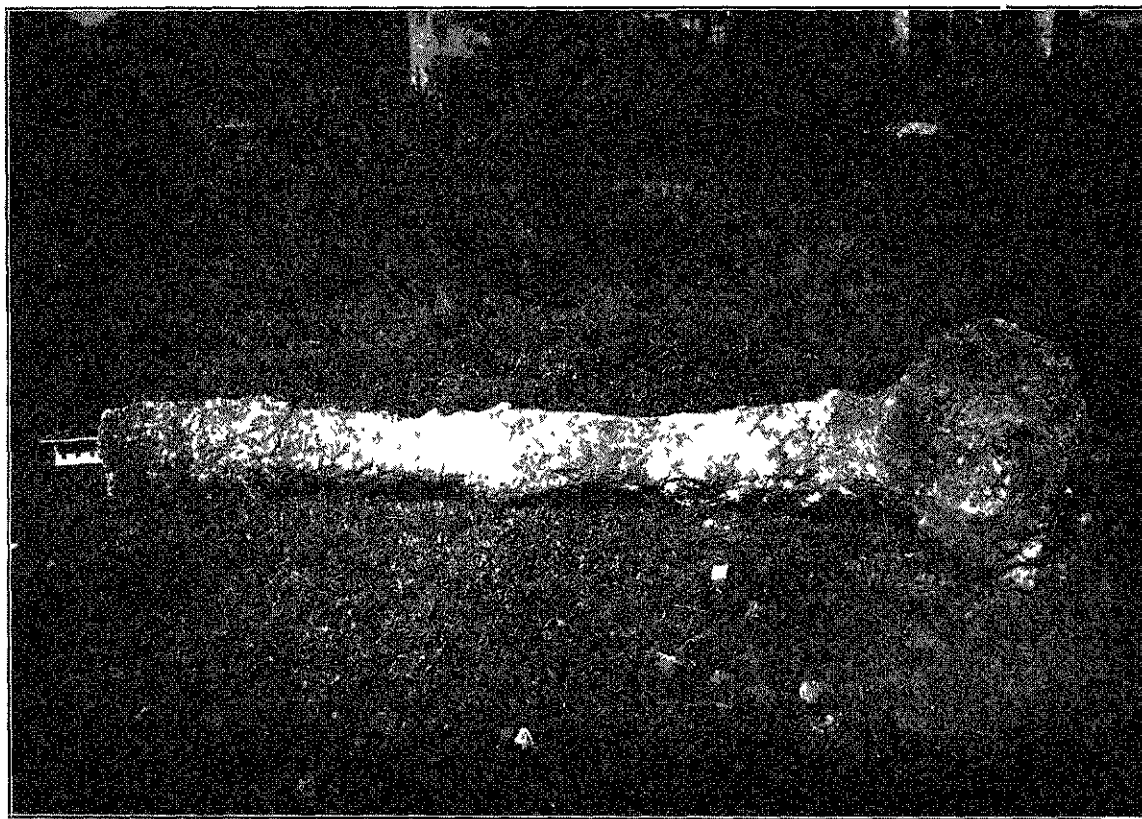
de la ligne de manière à équivaloir à un allongement de la suspension au point de vue d'un déséquilibre entre portées, sans cependant augmenter la possibilité de rapprochement du conducteur vers le pylône sous l'action d'un vent perpendiculaire à la ligne

Ligne à 57.000 volts d'Alès à Bagnols-sur-Cèze

Principales caractéristiques

Cette ligne, d'une longueur de 49 km. 500, est également établie sur pylônes métalliques. Elle ne porte

est mis à la terre par une plaque de terre. A titre d'essai, sur une longueur de 10 km, le câble de terre est en fer pur « armco ».



Cornière de fondation MALONE extraite du sol avec sa gaine de béton. On distingue plus nettement que sur la première photographie la sphère terminale obtenue par chambrage exposé et qui contribue puissamment à la stabilité de la fondation

initialement qu'un circuit triphasé, mais les supports sont prévus pour recevoir un deuxième circuit.

Les portées ont été limitées par la nécessité d'éviter le télescopage entre ces six fils : la portée moyenne est de 260 mètres (191 pylônes pour 49 km. 500).

Le câble de terre est constitué par un câble acier de 55 mm² de section, 9 mm. de diamètre (7 brins de 3 mm.); il réunit la tête des pylônes dont le fût

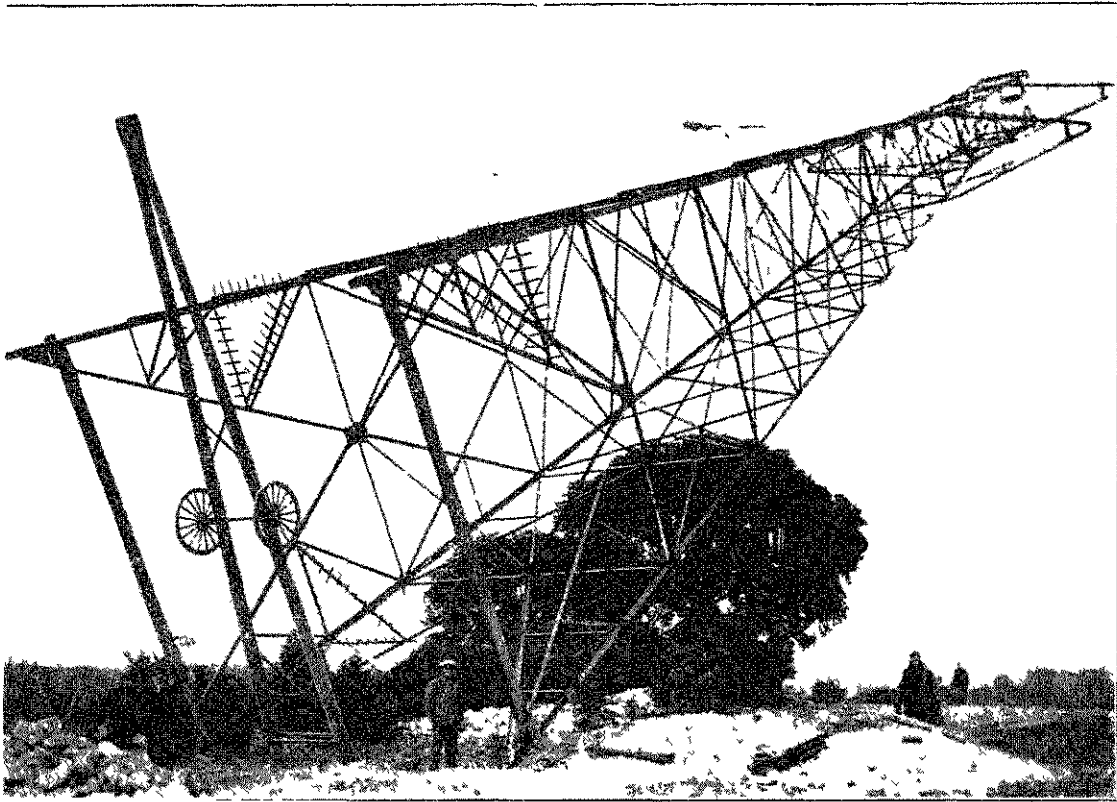
Tous les cinq pylônes en moyenne, est réalisée une mise à la terre très soignée avec jonction en cuivre entre la tête du pylône et la plaque de terre.

L'isolement est réalisé par des chaînes d'isolateurs suspendues avec cornes parafoudres comportant 4 éléments pour les pylônes normaux. Le nombre d'éléments est porté à 5 pour les chaînes d'ancrage, qui sont d'ailleurs doublées, de même que les chaînes de traversées de routes et de voies ferrées.

Poste de Bagnols-sur-Cèze

Les transformateurs de tension et d'intensité sont bloqués dans un combiné de comptage par départ. Le comptage lui-même est réalisé non pas suivant la méthode habituelle du montage par la méthode des deux wattmètres avec doublement des appareils pour assurer un contrôle mutuel, mais par 3 comptages monophasés simples, un sur chaque phase. Le contrôle mutuel des appareils s'effectue alors simplement

fermeture) correspondant à la position réelle de l'appareil qu'elle représente et qui dans le cas contraire restent semi-allumées. Le maintien en semi-allumage a l'avantage de déceler immédiatement toute lampe brûlée et par suite d'éviter toute fausse manœuvre du fait du grillage d'une lampe. En cas de disjonction, l'agent de service voit immédiatement s'allumer en plein éclairage toutes les lampes correspondant aux disjoncteurs qui ont fonctionné et celles-là seulement.



Pylône en cours de levage.

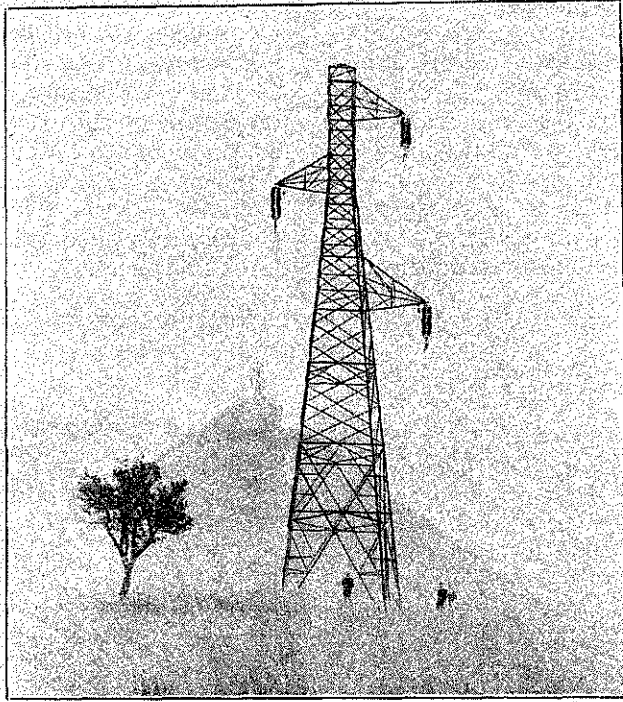
en vérifiant que les 3 phases ont bien transité des puissances égales, l'équilibre des phases étant toujours bien réalisé sur les réseaux importants à très haute tension. Cette méthode réduit dans le rapport de 4 à 3 le nombre des compteurs et des transformateurs de tension ou d'intensité et elle supprime toute possibilité d'erreur de montage des compteurs.

Le premier étage du poste est réservé à la salle du tableau : les pupitres de commande, établis en un arc de cercle au milieu de la salle, comprennent les organes de manœuvre des disjoncteurs et portent un schéma figuratif des connexions principales du poste sur lequel la position des appareils de coupure est matérialisée par des commutateurs lumineux à barrette qui s'allument en plein si la barrette n'occupe pas sur le schéma figuratif la position (ouverture ou

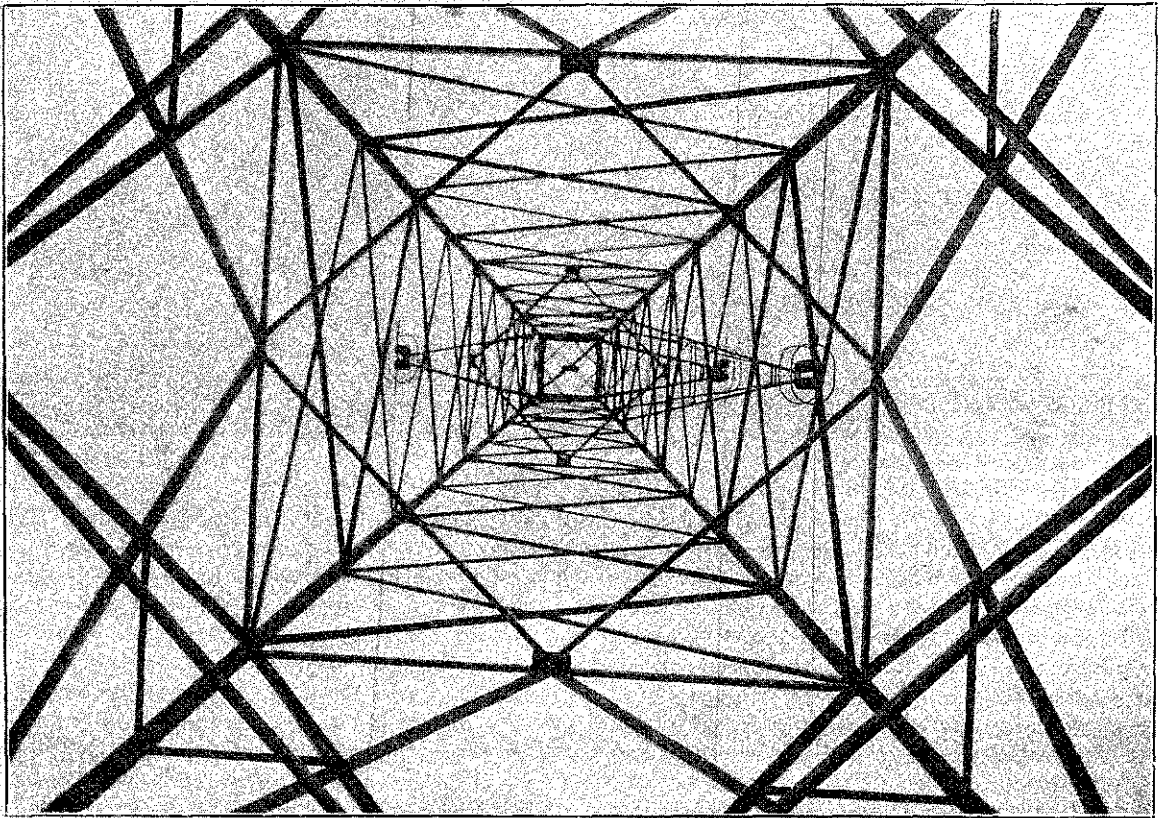
Un schéma de ce genre a l'avantage que lors d'un incident d'exploitation, les fonctionnements automatiques des disjoncteurs apparaissent aux yeux de l'agent de service. Mais il est utile de lui indiquer par ailleurs les parties du poste qui sont ou non sous tension. C'est le but d'un schéma lumineux distinct dressé au fond de la salle devant les pupitres.

Ce schéma indique :

- En feux fixes les parties du poste effectivement sous tension ;
- En feux clignotants les parties du poste qui ne sont pas sous tension, mais qui pourraient être remises sous tension sans intervention de l'agent du poste de Bagnols par le fait qu'une ligne serait remise sous tension à son autre extrémité.



Pylône dressé. Les conducteurs ne sont pas en place. On devine au sommet du rocher derrière le pylône la silhouette du prochain pylône d'alignement.



Vue perspective de la charpente métallique d'un pylône prise de la base.

SOCIÉTÉ DU
GAZ DE PARIS

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

6. RUE CONDORCET. - PARIS. 9^e

■

GOUDRON PRÉPARÉ

POUR LES ROUTES

Conforme aux Spécifications du Ministère des Travaux Publics

BRAIS

POUR : TARMACADAM
EMULSIONS, JOINTOIEMENT
DES PAVÉS DE BOIS

HUILES

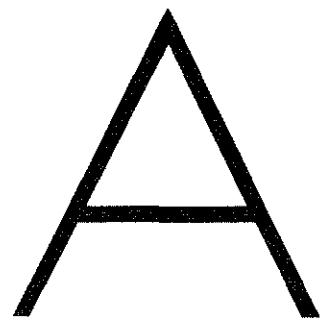
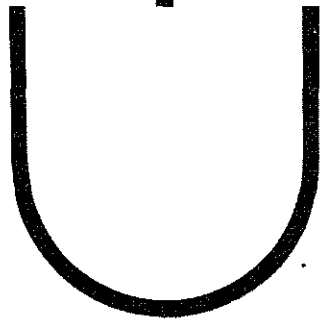
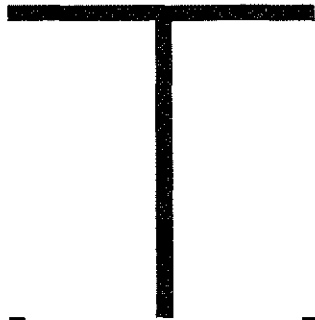
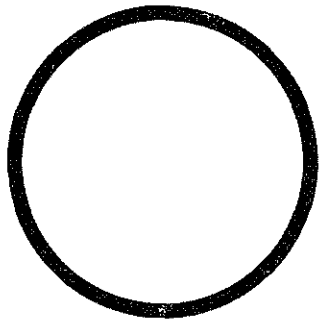
POUR IMPRÉGNATION
DES PAVÉS DE BOIS

S'adresser au Service Commercial : 6, RUE CONDORCET. PARIS (1^{er})

Tél. TRUDAINE 73.00 à 73.09

R C Seine 45 943

Ad.Tél. SOUPRODOS.83.PARIS



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

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

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

Palplanches,
Appareils de levage,
Ponts,
Aciers spéciaux.

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

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8^e)

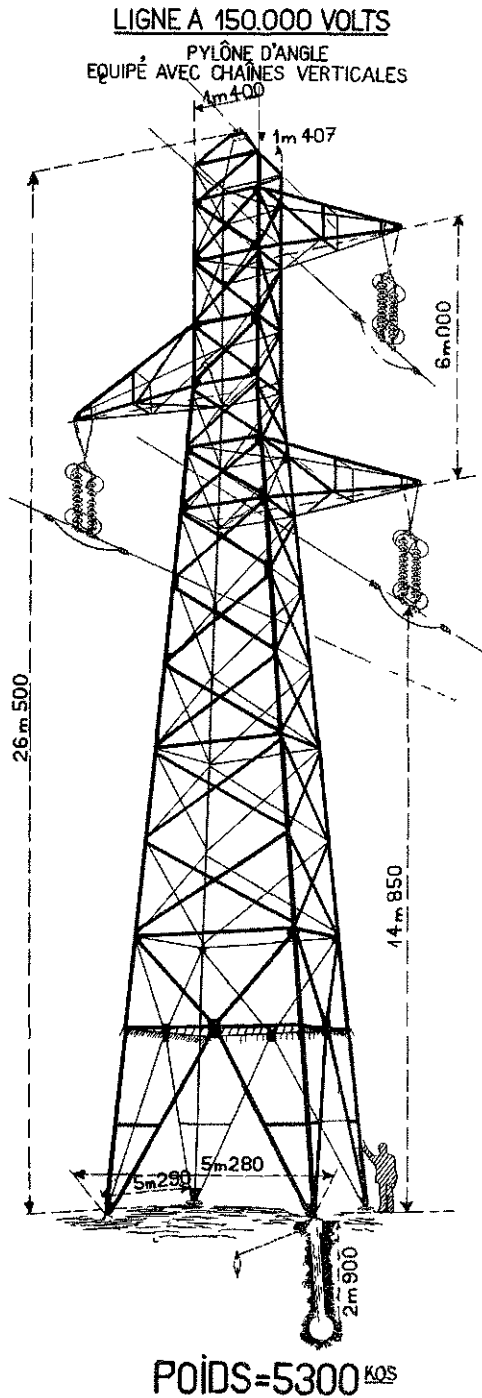
Téléphone : LABORDE 72-13

La commande des disjoncteurs s'effectue au moyen de dispositifs « turn-pull » dont la manœuvre partielle (demi-rotation) avant commande effective de

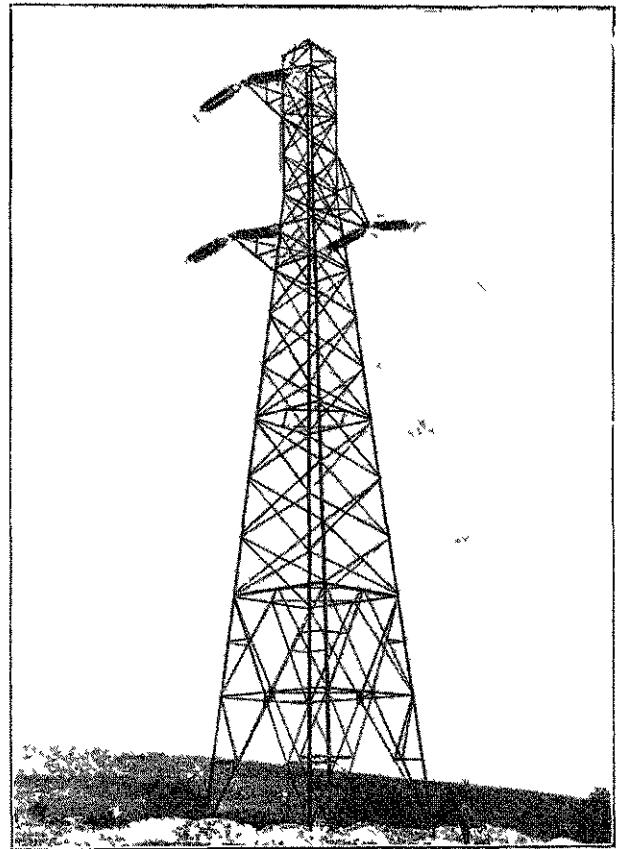
l'appareil, agit sur le schéma lumineux en y faisant paraître toutes les conséquences qu'aurait la réalisation effective de la manœuvre commencée.

Le pourtour de la salle des tableaux comporte des panneaux verticaux sur lesquels sont situés des organes de comptage et les relais de protection.

Chaque départ comprend comme appareils de mesure : un wattmètre et un varmètre placés l'un au-dessus de l'autre, mais les phasemètres ont été systématiquement exclus. La lecture du varmètre per-



Ce pylône correspond à une portée de 700 mètres, il occupe moins de surface que l'ensemble des huit pylônes d'un mètre carré de section qui seraient nécessaires pour porter les mêmes fils sur la même longueur de ligne

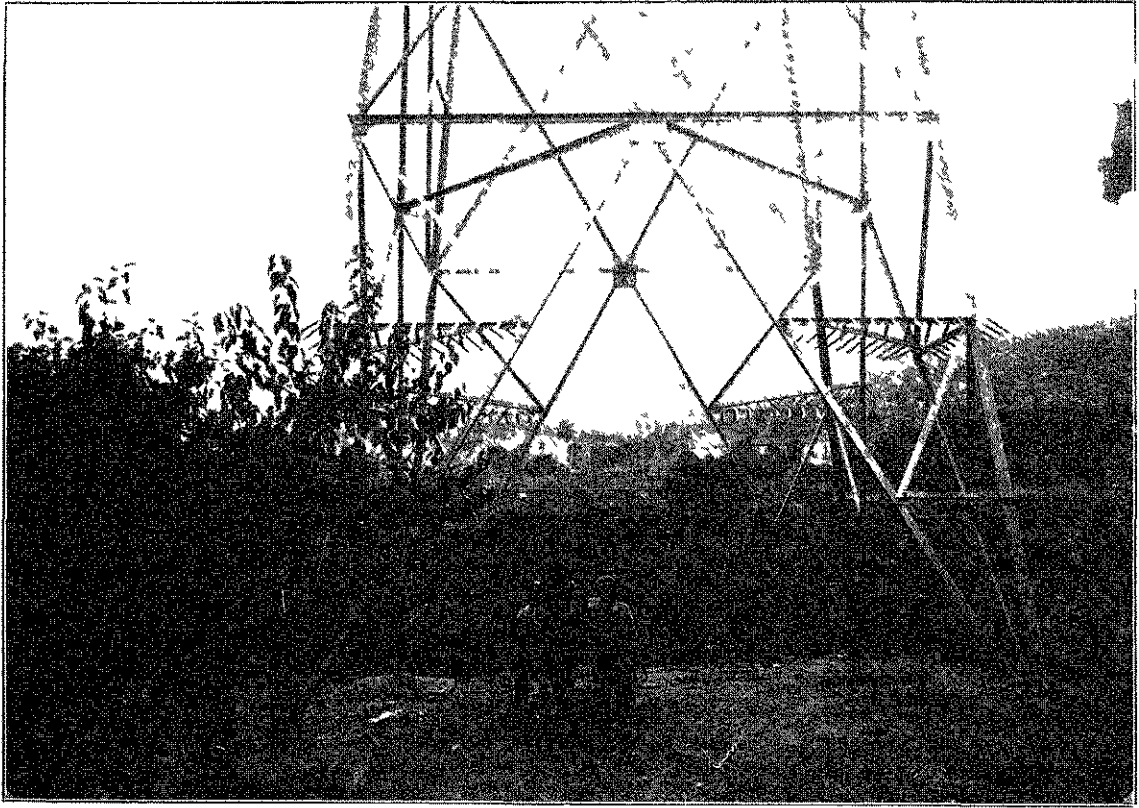


Pylône équipé, avec V de suspension

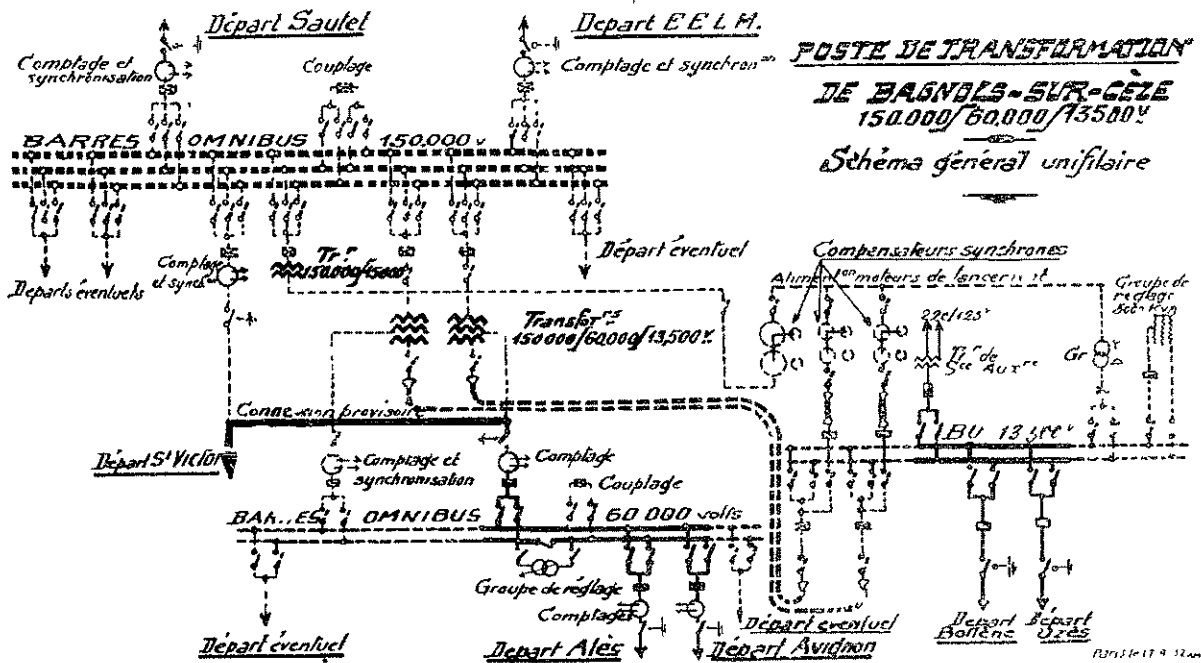
met de surveiller les transits d'énergie réactive comme la lecture du wattmètre permet de surveiller les transits d'énergie active; la comparaison du wattmètre et du varmètre permet, par le rapport des lectures, d'apprécier les anomalies éventuelles du facteur de puissance dans les rares cas où cela pourrait avoir un intérêt pratique.

Pour chaque départ il est prévu :

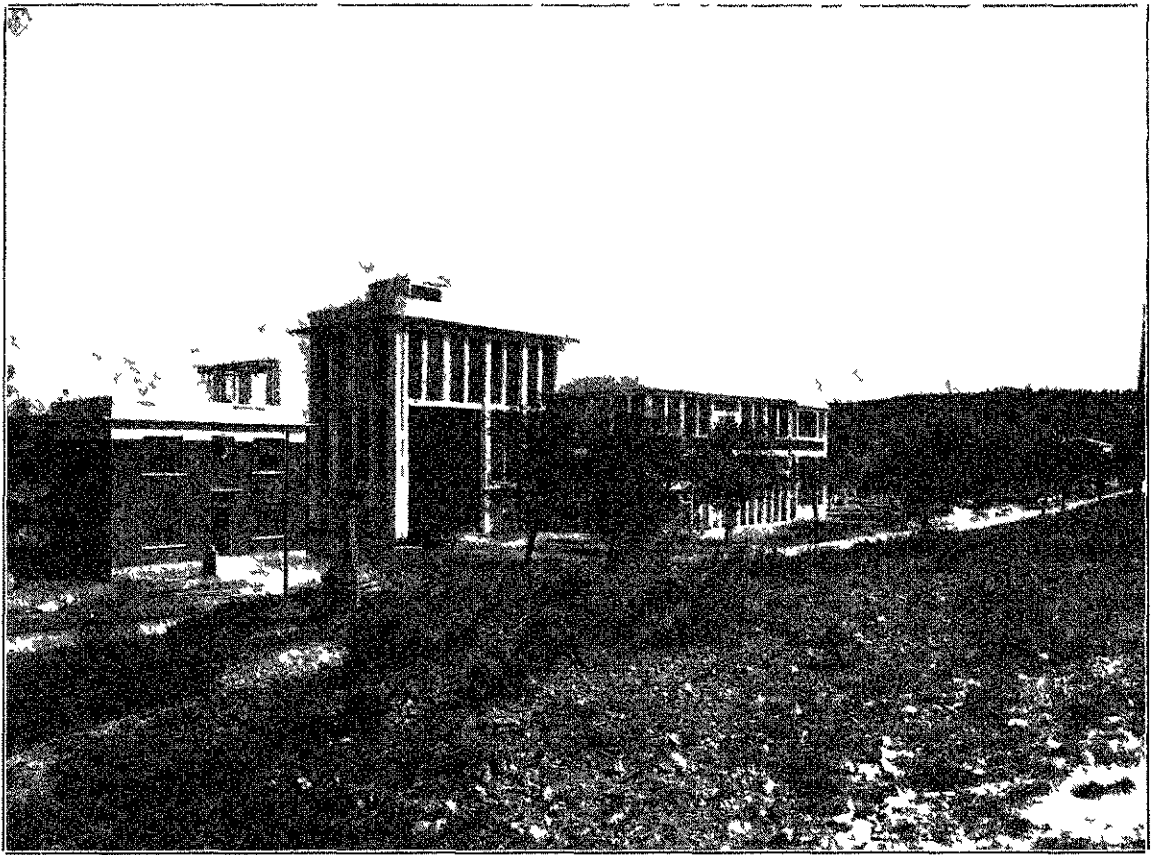
- 3 compteurs monophasés, tant pour l'énergie active que pour l'énergie réactive;
- 1 wattmètre enregistreur;
- 1 compteur triphasé à dépassement.



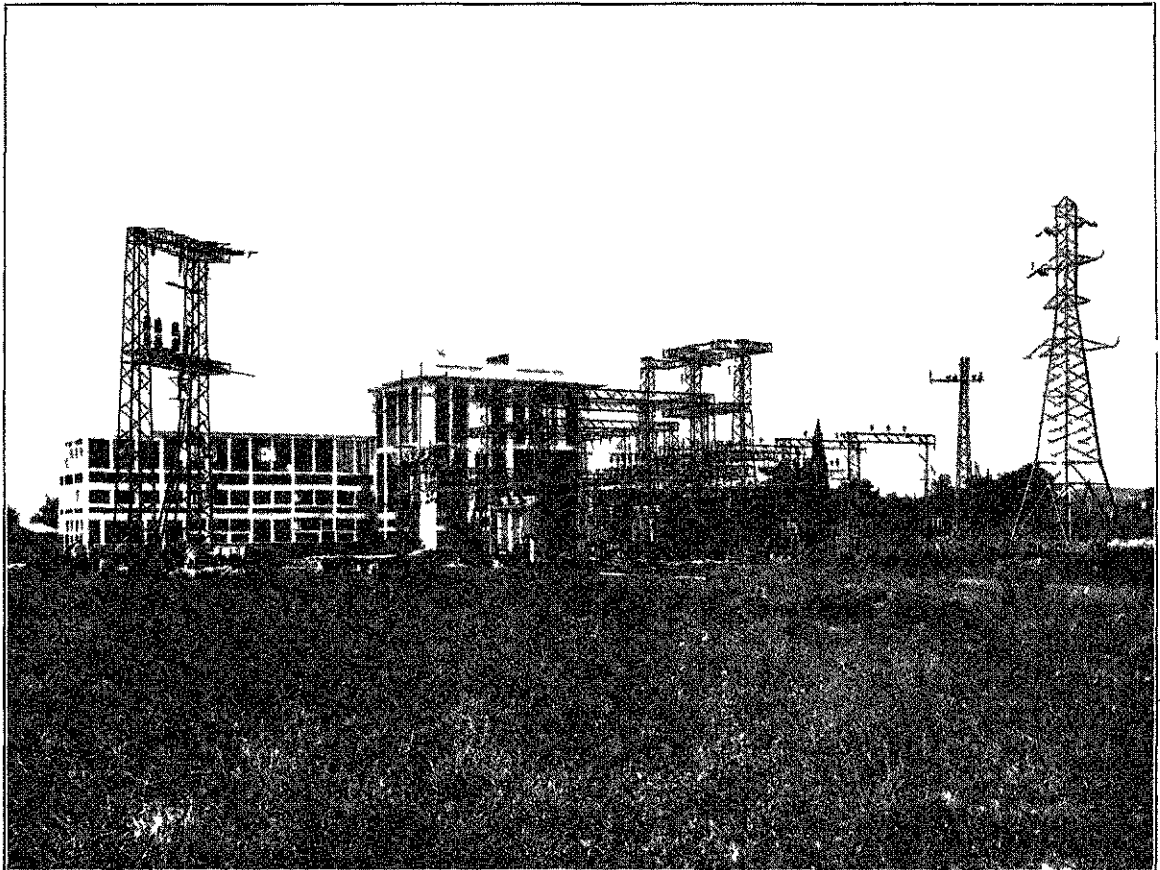
Les pylônes des lignes à très haute tension ne constituent pas nécessairement par leur encombrement une gêne excessive pour l'agriculture. Le cultivateur photographié ci-dessus peut faire évoluer son attelage avec aisance entre les quatre massifs de fondation implantés sur son terrain.



12012-119-1200



Poste de Bagnols sur-Cèze — Vue d'ensemble des bâtiments



Poste de Bagnols sur Cèze — Vue des départs à 60 000 volts (les départs à 150 000 volts sont équipés ultérieurement)

Téléphonie haute fréquence

Les *télécommunications* entre les postes de Saint-Victor, Bagnols et Alès sont assurées par des appareils d'un principe nouveau en Europe, mais très répandu aux États-Unis.

A l'encontre des installations établies jusqu'ici en France, le retour par la terre a été évité et la liaison utilise deux des conducteurs de manière à former un circuit entièrement métallique. La sensibilité aux parasites atmosphériques est ainsi plus faible, la puissance nécessaire pour la transmission haute fréquence est moins élevée et l'énergie diffusée en dehors de la ligne est plus réduite.

De plus, la communication est assurée bilatérale-

ment sur une fréquence unique tandis que les systèmes en usage en France utilisent une fréquence par sens de communication. Il y aura peut-être plus tard un gros intérêt à encombrer le moins possible les lignes si l'on doit y faire passer de nombreuses transmissions à haute fréquence (télécommunication, télémesures, protection, verrouillage de disjoncteur, etc.) alors que l'on ne peut pratiquement disposer que de la bande comprise entre 2.000 et 4.000 mètres de longueur d'onde. Une protection des lignes des Cévennes par un système à verrouillage haute fréquence est actuellement à l'étude. Provisoirement, la protection est assurée seulement par des relais à maxima d'intensité, une sélection grossière étant recherchée par la temporisation de ces relais.



LÉGION D'HONNEUR

Par décret en date du 21 octobre 1932 rendu sur la proposition du Ministère des Colonies ont été promus ou nommés :

Au grade de commandeur de la Légion d'Honneur

MM. **Gufflet**, Ingénieurs des Ponts et Chaussées.
Directeur général de la Compagnie des Chemins de fer du Midi.

Le Gavrian, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Maître-Devallon, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Regnoul, Ingénieur des Mines, Ingénieur en chef à la Direction des Chemins de fer du P.-L.-M.



Au grade d'officier de la Légion d'Honneur

MM. **Blosset**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur en chef hors classe des Travaux Publics des Colonies.

Daum, Ingénieur en chef des Mines. Directeur général de la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt.

Guérin, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur général de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc.

Sentenac, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Inspecteur général des travaux de Paris.



Nominations - Mutations

NOMINATIONS

Par décret du 28 septembre 1932, les élèves ingénieurs dont les noms suivent, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'école nationale supérieure des mines, ont été nommés ingénieurs ordinaires de 3^e classe des mines, pour prendre rang du 1^{er} octobre 1932, savoir :

MM. **Jouven** (Pierre-Jean-Antoine),
Borgeaud (Maurice-Camille),
Degot (Pierre-Henri-Léon-Elie),
Legoux (Pierre-Charles-Alexis),
Moch (Paul-Albert).



Par décret du 29 septembre 1932, a été reportée du 1^{er} septembre au 1^{er} octobre 1932, en ce qui concerne M. **Lacombe**, la date d'exécution du décret du 23 août 1932 portant nomination d'ingénieurs des travaux publics de l'Etat au grade d'ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées.

Par arrêté du 26 octobre 1932, a été reportée aux dates ci-après indiquées, par application de la loi du 9 décembre 1927 (art. 23), l'ancienneté dans la 2^e classe de leur grade des ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, nommés à ce grade par décrets des 18 et 29 juin 1932, savoir :

MM. **Renaud** (Pierre), 1^{er} juillet 1930.
Aubert, 1^{er} septembre 1930.
Amante, 10 février 1931.
Lamorre, 1^{er} juillet 1931.

Le présent rappel d'ancienneté ne comporte pas de rappel pécuniaire.



Par décret du 4 novembre 1932, M. **Parmentier** (Guy-Charles-Marie), élève ingénieur des Ponts et Chaussées, qui a satisfait aux examens de sortie de l'école nationale des Ponts et Chaussées, est nommé ingénieur ordinaire de 3^e classe, pour prendre rang du 16 octobre 1932.

MUTATIONS

Par arrêté du 27 septembre 1932, M. **Bourgin**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à **Gap** a été adjoint, sur sa demande, à la résidence de **Grenoble** à dater du 1^{er} octobre 1932, à l'ingénieur en chef du service des forces hydrauliques du Sud-Est.



Par arrêté du 29 septembre 1932, ont été rapportées, en ce qui concerne M. **Lacombe**, les dispositions de l'arrêté du 23 août 1932 portant affectation d'ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées.

M. Lacombe, Ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées, sera chargé, sur sa demande, à la résidence d'**Angoulême**, de l'arrondissement d'Angoulême-Nord, du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Charente, en remplacement de M. **Foucher**, précédemment admis à la retraite.

M. Lacombe sera attaché, en outre, au service du

contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département et au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de la Creuse.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} octobre 1932.



Par arrêté du ministre des colonies en date du 29 septembre 1932, M. **Crouzet** (André), ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées du 16 janvier 1929, qui a souscrit l'engagement de servir pendant six ans aux colonies, est nommé, pour compter du 1^{er} octobre 1932, ingénieur principal de 3^e classe du cadre général des travaux publics et des mines des colonies, pour être affecté à **Madagascar**.



Par arrêté du 6 octobre 1932, M. **Pouyanne** (Charles), ingénieur en chef de 1^{re} classe des Ponts

et Chaussées, en congé sans traitement pour affaires personnelles, a été mis, sur sa demande, à la disposition du gouvernement général de l'Algérie, pour remplir les fonctions de chef de service des travaux de colonisation et du génie rural.

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

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} octobre 1932.



Par arrêté du 27 septembre 1932, M. **Tarbouriech**, ingénieur ordinaire de 2^e classe des Ponts et Chaussées à **Tarbes**, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de **Toulouse**, à dater du 12 octobre 1932, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Haute-Garonne.



Par arrêté du 7 octobre 1932, M. **Couderq**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées, à **Rodez**, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de **Tarbes**, à dater du 1^{er} octobre 1932, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Hautes-Pyrénées, en remplacement de M. **Tarbouriech**, appelé à une autre destination.

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



Aux termes d'un arrêté du 13 octobre 1932, les élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, nommés ingénieurs ordinaires de 3^e classe par décret du 16 septembre 1932, pour prendre rang du 1^{er} octobre 1932, recevront les destinations suivantes, savoir :

M. **Laval**, à **Boulogne-sur-Mer** : 1^{er} arrondissement de Boulogne du service maritime du département du Pas-de-Calais.

M. **Flinois**, à **Dunkerque** : 1^o 3^e arrondissement du service maritime du département du Nord; 2^o arrondissement de Dunkerque du service des voies navigables dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

M. Flinois sera attaché, en outre, au service hydro-métrique et d'annonce des crues de la partie française des bassins de l'Escaut et de l'Yser.

M. **Beltrémieux**, à **Mulhouse** : 1^{er} arrondissement de Mulhouse-Ouest du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Haut-Rhin; 2^o arrondissement unique du service du contrôle des

études et travaux des lignes de chemins de fer de Cornimont à Metzeral et de Colmar à Belfort.

M. **Saligot**, à **Rouen** : arrondissement du Sud du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Seine-Inférieure.

M. Saligot sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département de la Seine-Inférieure.

M. **Bonnenfant**, à **Tunis**. — Mis à la disposition du ministère des Affaires étrangères pour être affecté au service des travaux publics de la régence de Tunis.

M. **Arribehaute**, à **Epinal** : 1^o 1^{er} arrondissement du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Vosges; 2^o arrondissement unique du service du canal de l'Est (branche Sud).

M. **Le Vert**. — Mis à la disposition du ministère des Affaires étrangères pour être affecté au service des Travaux publics du Maroc.

M. **Soulès**, à **Valence**. — Mis à la disposition du département de la Drôme pour être affecté au service vicinal.

M. **Ruais**, à **Orléans** : adjoint à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées. — Affectation provisoire : ingénieur destiné au service colonial.

M. **Brochet**, à **Oran** : 1^o 1^{er} arrondissement de la 2^e circonscription des services des Ponts et Chaussées du département d'Oran; 2^o 3^e arrondissement de la 1^{re} circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général.

M. **Geandreau**, à **Montpellier** : adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. — Affectation provisoire : ingénieur destiné au service colonial.

M. **Boissin**, à **Saint-Lô** : 1^o arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Manche; 2^o arrondissement du Centre et Sud du service maritime du même département.

M. Boissin sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département de la Manche.

M. **Corbin**, à **Lorient**. — Mis à la disposition du ministère de la marine pour être affecté au service des travaux maritimes.

M. **Carrière**, à **Forcalquier** : arrondissement de l'Ouest du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Basses-Alpes.

M. Carrière sera attaché, en outre, au service hy-

drométrique et d'annonce des crues du bassin de la Durance.

M. **Olivier-Martin**, à **Gap** : 1^o arrondissement de Gap du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Hautes-Alpes; 2^o 2^e arrondissement du service des études et travaux de la ligne de chemins de fer de la Mure à Gap.

M. Olivier-Martin sera attaché, en outre, au service de contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département des Hautes-Alpes.

M. **Mabs**, à **Sfax**. — Mis à la disposition du ministère des affaires étrangères pour être affecté au service des travaux publics de la régence de Tunis.

M. **Maurin**, à **Bizerte**. — Mis à la disposition du ministère des Affaires étrangères pour être affecté au service des travaux publics de la régence de Tunis.

M. **Saulgeot**, à **Clermont-Ferrand** : arrondissement de l'Ouest du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Puy-de-Dôme.

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

M. **Mathieu**, à **Bizerte**. — Mis à la disposition du ministère de la marine pour être affecté au service des travaux maritimes.

M. **Cousin**, à **Lons-le-Saunier** : adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. — Affectation provisoire : ingénieur destiné au service colonial.

M. **Lesieux**, à **Niort** : adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

M. **Arnoux**, à **Alger** : 1^o 2^e arrondissement de la 2^e circonscription des services des Ponts et Chaussées du département d'Alger; 2^o 1^{er} arrondissement de la 3^e circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général. — Affectation provisoire : ingénieur destiné au service colonial.

M. **Planté**, à **Dax** : 1^o arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Landes; 2^o arrondissement unique du service des études et travaux de la ligne de chemins de fer de Bazas à Auch (section comprise entre Cabarret et Eauze). — Affectation provisoire : ingénieur destiné au service colonial.

M. Planté sera attaché, en outre, au service maritime du département des Landes et au service hydro-métrique et d'annonce des crues du bassin de l'Adour (3^e section).

M. **Boulinier**, à **Paris** : adjoint à l'ingénieur en

chef chargé du service de la navigation de la Seine (2^e section). stage d'études à l'école supérieure d'électricité.

M. **Gueydon de Dives**, à **Constantine** : 1^o arrondissement de Constantine de la circonscription de Constantine des services des Ponts et Chaussées du département de Constantine; 2^o 1^{er} arrondissement de la 6^e circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général.

M. **Hamoniaux**, à **Sidi-Bel-Abbès** : 1^o 2^e arrondissement de la 2^e circonscription des services des Ponts et Chaussées du département d'Oran; 2^o 2^e arrondissement de la 1^{re} circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général. — Affectation provisoire : ingénieur destiné au service colonial.

M. **Henry** : mission au réseau des chemins de fer de l'État. — Affectation provisoire : ingénieur destiné au service colonial.

M. **Durrieu**, à **Guelma** : 1^o arrondissement de la circonscription de Bône des services des Ponts et Chaussées du département de Constantine; 2^o 2^e arrondissement de la 7^e circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général.

M. **Bouvet**, à **Sarrebourg** : 1^o arrondissement de Sarrebourg du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Moselle; 2^o 3^e arrondissement du service de contrôle d'études et travaux de lignes de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Thirion. — Affectation provisoire : ingénieur destiné au service colonial.

M. **Malcor**, à **Mascara** : 1^o 2^e arrondissement de la 3^e circonscription des services des Ponts et Chaussées du département d'Oran; 2^o 1^{er} arrondissement de la 2^e circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général.

MM. Corbin et Mathieu seront considérés comme étant placés dans la situation de service détaché.

MM. Bonenfant, Le Vert, Soulés, Brochet, Mabs, Maurin, Arnoux, Gueydon de Dives, Hamoniaux, Durrieu et Malcor seront placés dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Les dispositions du présent arrêté auront leur effet à dater du 1^{er} octobre 1932.

Par arrêté en date du 13 octobre 1932, M. **Legoux**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des mines, ayant souscrit l'engagement de servir six ans dans les colonies françaises, a été mis, à dater du 1^{er} octobre

1932, à la disposition du ministère des colonies pour être affecté à un emploi de son grade en Afrique Occidentale française.

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

Par arrêté en date du 26 octobre 1932, M. **Bizot**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, remis par le ministère des colonies à la disposition de l'administration des travaux publics, a été mis, sur sa demande, à dater du 15 octobre 1932, à la disposition de la préfecture de la Seine, pour occuper un emploi d'ingénieur en chef au service municipal de la ville de Paris.

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

Par arrêté du ministre des colonies en date du 21 octobre 1932, M. **Félix** (Henri), ingénieur principal de 2^e classe du cadre général des travaux publics des colonies, précédemment en service à **Madagascar**, est affecté à la **Martinique**, pour compter du 23 octobre 1932, date de l'expiration du congé administratif dont il est titulaire.

Par arrêté du 2 novembre 1932, M. **Bouquet des Chaux**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, remis par le ministre des colonies à la disposition de l'administration des travaux publics, a été mis, sur sa demande, à dater du 1^{er} décembre 1932, à la disposition du ministère des affaires étrangères, pour être affecté au service des travaux publics du **Maroc**.

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

Par arrêté du 5 novembre 1932, M. **Adam**, ingénieur ordinaire de 2^e classe des mines à **Constantine**, a été chargé, sur sa demande, à la même résidence, à dater du 1^{er} octobre 1932, du sous-arrondissement minéralogique de Constantine-Ouest.

Il sera chargé, en outre, du service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer dans les sous-arrondissements minéralogiques de Constantine-Ouest et Constantine-Est.

Aux termes d'un arrêté du 5 novembre 1932, les ingénieurs ordinaires de 3^e classe des mines dont les noms suivent, nommés à ce grade par décret du 28 septembre 1932, pour prendre rang du 1^{er} octobre 1932, recevront les destinations suivantes, savoir :

M. **Jouven**, à **Nancy** : 1^o sous-arrondissement minéralogique de Nancy-Sud; 2^o 2^e arrondissement du contrôle de l'exploitation technique du réseau de l'État.

M. **Borgeaud**, à **Limoges** : sous-arrondissement minéralogique de Limoges.

M. **Degot**, à **Alger** : direction des travaux publics, des chemins de fer et des mines du gouvernement général de l'Algérie.

M. **Moch**, à **Constantine** : sous-arrondissement minéralogique de Constantine-Est.

MM. Degot et Moch seront placés, pour une durée de cinq ans, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} octobre 1932.

Modifications dans la répartition des services

Par arrêté du 7 octobre 1932, le service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Puy-de-Dôme, a été réparti, à dater du 1^{er} octobre 1932, de la manière suivante en deux arrondissements d'ingénieur, savoir :

Arrondissement de l'Est

M. **Dumas** (Paul), ingénieur des Ponts et Chaussées à **Clermont-Ferrand**.

4 subdivisions : Ambert, Clermont-Ferrand (1^{re}), Issoire et Thiers.

Arrondissement de l'Ouest

M. **N...**, ingénieur des Ponts et Chaussées à **Clermont-Ferrand**.

4 subdivisions : Clermont-Ferrand (2^e), Riom, Saint-Gervais-d'Auvergne et Saint-Sauves.



Par arrêté du 7 octobre 1932, le service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Seine-Inférieure et le service maritime du même département (2^e section) ont été organisés à nouveau, à titre provisoire, de la manière suivante, à dater du 1^{er} octobre 1932, savoir :

Arrondissement du Nord

M. **Pétry**, ingénieur des Ponts et Chaussées à **Dieppe**.

Service ordinaire

Subdivisions : Dieppe (1^{re}) et Dieppe (2^e).

Service maritime

Subdivisions : Dieppe (1^{re}), Dieppe (2^e), Dieppe (3^e), Dieppe (études et travaux neufs) et le Tréport.

Arrondissement de l'Ouest

M. **Brunot**, ingénieur des Ponts et Chaussées au **Havre**.

Service ordinaire

Subdivisions : Fécamp, Le Havre (1^{re}) et Le Havre (2^e).

Service maritime

Subdivision : Fécamp.

Arrondissement du Sud

M. **N...**, ingénieur des Ponts et Chaussées à **Rouen**.

Service ordinaire

Subdivisions : Gournay, Neufchâtel-en-Bray, Rouen (1^{re}), Rouen (2^e), Rouen (3^e) et Rouen (4^e).



COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Changements d'adresse

1° Inspecteurs généraux :

MM. **Mesnager** Augustin, 17, boulevard Raspail, Paris (7^e), au lieu de 35, rue Barbet-de-Jouy indiquée par erreur dans le Bulletin d'octobre.

Picard François, Lazare, 9, avenue de Lamballe, Paris (16^e).

2° Ingénieurs en chef :

MM. **Bauchal**, 15, rue de Chêne, Genève.

Brigol Louis, 2, chemin de la Solidarité, Alger.

Delage, à Brioude.

Pigache, 70, rue Raynouard, Paris (16^e).

3° Ingénieurs ordinaires :

MM. **Bizot**, 11^{bis}, rue de La Planche, Paris (7^e).

Chauvet, villa Cynthia, boulevard de Belgique, Monaco.

Combet, 24, avenue Notre-Dame, Nice.

Donizeau, 4, rue de La Rochefoucauld, Rouen.

Eguillon, 40, rue Lauriston, Paris (16^e).

Haas, 9, rue Delambre, Paris (14^e).

Lafeuille, 2, square de l'avenue du Bois de Boulogne, Paris (16^e).

Lefebvre, Charles, 36, rue Trouchet, Paris (9^e).

Mazin, 18, rue de Stamboul, Alexandrie (Égypte).

Pairot, à Evreux.

Lepercq, 3, rue Montalivet, Paris (8^e).



Décès

M. **Babin**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

M. **Picarougue**, Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées en retraite.



M. Luzinier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Corrèze, a la douleur de faire part du décès de Mlle Jeanne-Marie-Madeleine Luzinier, sa fille.



ADHESIONS NOUVELLES

M. **Bize**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.



DEMISSIONS

MM. **Marcorelles**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Regnoul, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

DIVERS

Ouvrages et publications à vendre

à la suite du décès d'un camarade

La Houille Blanche.

Année 1903 : 1 numéro (décembre).
Année 1904 : complète.
Année 1905 : complète.
Année 1908 : 1 numéro (décembre).
Année 1909 : complète.
Année 1911 : 1 numéro (janvier).
Année 1919 : 2 numéros (novembre et décembre).
Année 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925 : 6 années complètes.

L'Electricien.

8 numéros dépareillés de 1921 à 1925.
Année 1926 : complète.
Année 1927 : manque numéro du 15 janvier.
Année 1928 : manquent les numéros des 1^{er} juillet, 1^{er} et 15 décembre.

3 numéros de 1909 de *La Lumière Electrique.*

Un exemplaire du *numéro unique de l'Energie Electrique*, imprimé le 5 septembre 1883 à la halle de Grenoble sur une presse faisant partie d'une série d'appareils mis en mouvement au moyen du transport de force électrique sur 14 kilomètres réalisé par Marcel Deprez.

Le Génie Civil, Années 1919-1920-1921-1922 (il manque les numéros 1 et 25 du 2^e semestre de 1919).

Paul BOUGAULT : *La législation nouvelle des chutes d'eau*, loi du 16 octobre 1919, 1 vol. broché.

Paul BOUGAULT : *Cahier des Charges pour les distributions d'énergie*. Commentaire, 1 vol. broché.

DEBAUVÉ : *Dictionnaire administratif*, 3 vol. reliés plus supplément broché.

PALAA : *Dictionnaire des chemins de fer* (3 vol.) reliés.

FENDRES : *Manuel du Conducteur des Ponts et Chaussées* (3 vol.) reliés.

DAILOZ : *Dictionnaire de droit*. Edition 1909 (2 vol.) reliés.

Ch. DE MOCOMBLE : *Constructions modernes*, 1 vol. broché.

Lév. SALVADOR : *Hydraulique agricole*. Bibliothèque du Conducteur de Travaux Publics, 1 vol. relié.

CLAUDEL : *Formules, tables et renseignements usuels*. 7^e édition, 1 vol. relié.

DUQUENAY : *Résistance des matériaux*, 2^e édition, collection Léauté, 1 vol. relié.

GIRARD-LAVERGNE : *Les Turbines*, collection Léauté, 1 vol. relié.

DARIES : *Calcul des conduites d'eau*. Collection Léauté, 1 vol. relié.

Bulletin de l'Association du Congrès de la Route, de l'origine à ce jour (manquent les numéros 11 et 12).

Rapports et comptes-rendus des travaux du Congrès :

1^o De Paris : 1908.

2^o De Bruxelles : 1910.

3^o De Londres : 1913.

4^o De Séville : 1923.

5^o De Milan : 1926.

6^o De Washington : 1930.

Ecrire à M. Houbin, 2, rue Redon, Paris-17^e, qui transmettra.



G O U D R O N S

BRUTS ET PRÉPARÉS

M É L A N G E S

G O U D R O N - B I T U M E

BENZOLS — SOLVENT — TOLUOL

COKE MÉTALLURGIQUE

COKE DE FONDERIE

A N T H R A C O K E

- POUR CHAUFFAGE CENTRAL -

C O K E R I E S D E L A S E I N E

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 50.000.000 DE FRANCS

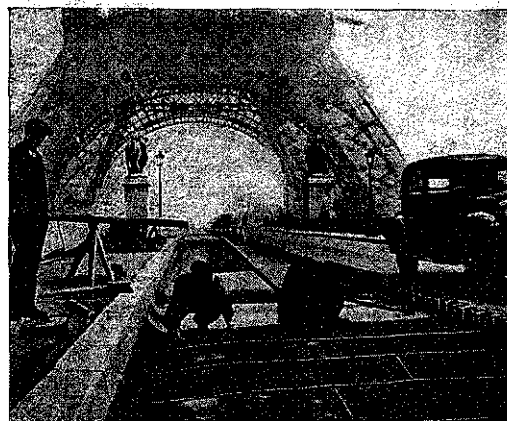
23 bis, Rue de Balzac, PARIS-8^e -- Tél. : Carnot 34-15 (3 lignes)

Usine à Gennevilliers (Seine)

FOURNISSEUR DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES

USINES ALSACIENNES D'ÉMULSIONS

STRASBOURG



Chape Mammouth — Pont d'Iéna — Paris.

Pour tous les problèmes d'ÉTANCHÉITÉ.....
..... le BITUME dans toutes ses applications



Le MAMMOUTH -- Le POROLITHE
L'ÉVÉOL -- La CALFATINE
-- L'ÉMULSION D'ASPHALTE --

Peintures en toutes nuances sur ciment et métal
Protection anti-acide. — Vernis spéciaux.

DEMANDEZ NOS RÉFÉRENCES

Bureaux : PARIS, 25, rue Tronchet. — TOULOUSE, 19, rue de Metz.

AVIGNON, 20 ter, rue Guillaume-Puy — LILLE, 60, rue de Paris.

RENNES, 6, rue de l'Hermine



SOCIÉTÉ ANONYME

DES

CIMENTS PORTLANDS ARTIFICIELS

d'Origny-Sainte-Benoite (Aisne)

au Capital de 10.000.000 de francs

MARQUE L'UNIVERS CIMENT PORTLAND ARTIFICIEL

Qualité Supérieure spéciale pour Béton Armé, Enduits, Dallages.

Admis aux Ponts et Chaussées, Travaux de la Ville de Paris, Génie Militaire,
Compagnies de Chemins de Fer

Son Superciment à Hautes Résistances MARQUE LE CHAMPION

PRODUCTION ANNUELLE 300.000 TONNES

SIÈGE SOCIAL ET USINES A ORIGNY-SAINTE-BENOITE (Aisne)

Téléph. N° 7. — Adr. télégr. : Ciments Origny-Ste-Benoite. — R. C. St-Quentin N° 2250.

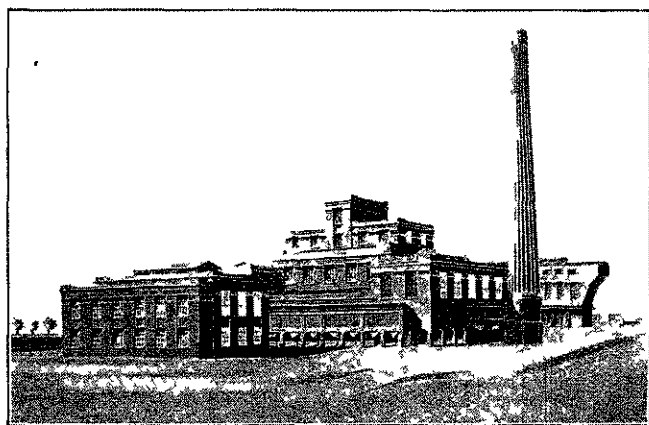
SERVICE ADMINISTRATIF ET COMMERCIAL 4, RUE DU GÉNÉRAL-FOY -- PARIS

Téléphone : Laborde 66-94

UNION DE SERVICES PUBLICS

Société Anonyme

PROCÉDÉS ADOPTÉS PAR LES VILLES DE LYON — BORDEAUX — ROUEN



USINE A INCINÉRATION DE LA VILLE DE LYON

**Clarification et Epuration
des eaux usées**



**Incinération et Destruction
des ordures ménagères**



MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE

**Premier prix du concours d'appareils
assurant la destruction
ou l'utilisation d'ordures ménagères**

72, rue La Boétie, PARIS

Elysées 17-54

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

Société Anonyme au Capital de 20 000 000 de francs — R C Seine 129 259

**MATÉRIEL ROULANT
DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS**



**MATÉRIEL DE VOIRIE
ROUTIÈRE ET URBAINE**

ATELIERS { de Mantes
des Docks et de la Passerelle
de la Rhonelle

Seine-et-Oise
à Bordeaux
à Marly (Nord)

ATELIERS DE LA RHONELLE

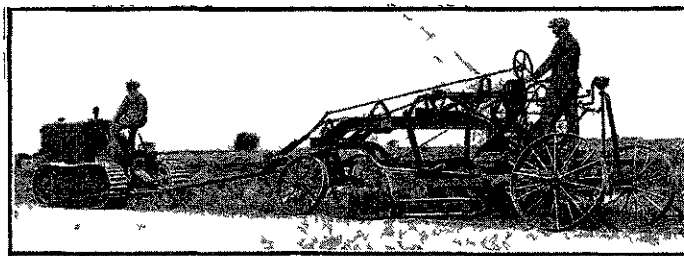
TOUTES MACHINES POUR CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ROUTES

Rouleaux compresseurs à moteur à huile lourde

NIVELEUSES

**223, rue St-Honoré
PARIS (1^{er})**

Téléphone
Gutenberg 83.55 à 58
Télégrammes
Rhonelle TT Paris



DÉCAPEUSES

**Marly-les-Valenciennes
(Nord)**

Téléphone
125 Valenciennes
Télégrammes
Rhonelle-Valenciennes



BITUMES
"STANDARD"

**TOUS TYPES DE BITUMES DE PÉTROLE
POUR TRAVAUX DE VOIRIE**

Traitement de surface - Bétons bitumineux
Sheet Asphalt
Macadam par pénétration

**LIANTS POUR PAVAGES EN BOIS
EN BRIQUE ET EN PIERRE**

PRODUITS POUR FLUXAGE

BITUMES POUR ÉMULSIONS

BEDFORD PETROLEUM Co

82, Avenue des Champs-Élysées - Paris-8^e

Ad tél
Pétrophalt-45. Paris 1 clph } Elysées 31.89-61.85
Rég Com Seine N° 88 831 } 31.89-69.16
Inter Elysées 75 } 83.68

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS

LASSAILLY
ET
BICHEBOIS

45 et 47, rue Camille-Desmoulins
ISSY-LES-MOULINEAUX
(Seine)

R. C. : Seine, 212.738 B
Telegr. : Lassailly-Issy-les-Moulineaux
Téléph. : Vaugirard 09-85

GOUDRONNAGE

BITUMAGE A CHAUD

EMULSION L. B.

GOUDRON PRÉPARÉ
GOUDRON BITUME

LE PIXROAD



la marque qui garantit
la qualité et
la régularité

PRODUCTION ANNUELLE
750 000
TONNES

USINES

1859 BOULOGNE SUR MER
1874 DESVRES (Pas de Calais)
1875 GUERVILLE (Seine et Oise)
1905 LA SOUYS (Gironde)
1912 COUVROT (Marne)
1925 NEUVILLE S'ESCAUT
1926 BEAUCAIR (Gard)
1928 DAIGNAC (Gironde)

de ciments
portland artificiel garanti pur
à hautes résistances initiales (super ciment)
à la gaize (indécomposable à la mer)

DEMARLE LONQUETY

Société des CIMENTS FRANÇAIS PARIS 80 Rue Taitbout (9^{me})
SIEGE SOCIAL · BOULOGNE SUR MER — CAPITAL: 27.900.000 Frs DONT 10.000 000 AMORTIS

MATERIEL ET INSTALLATION POUR

**RELEVEMENT
ET POMPAGE**

d'eaux vannes, usées et de tous liquides

APPAREILS

"HETA"

AÉRO-EJECTEURS

ÉTUDES ET RÉALISATION D'INSTALLATIONS COMPLÈTES POUR ASSAINISSEMENT
ETABLISSEMENTS S.A. au CAPITAL DE 5000 000 de FRs

LUCHAIRE

155, RUE DE LA CHAPELLE ST OVEN - SEINE TÉL: NORD 69-28 et 71-28

SPRAMEX & MEXPHALTE

LES DEUX MEILLEURS BITUMES
POUR LA CONSTRUCTION
DES ROUTES MODERNES

PRODUITS EN FRANCE

SOCIÉTÉ ANONYME DES
PETROLES JUPITER
AU CAPITAL DE 525 MILLIONS

SIÈGE SOCIAL
42, RUE WASHINGTON. PARIS-8^e

SOCIÉTÉ ANONYME
DE
TRAVAUX ROUTIERS
ET

d'Applications des Goudrons et Asphaltes

.TRAGA.

Capital : 1.000.000 de Francs. — R. C. Béthune N° B. 617

Siège Social à LIBERCOURT, par Carvin (P.-de-G.)

Etablissement à THOUROTTE (Oise)

Tél. : Libercourt N° 6 — Thourotte N° 7

GOUDRONS PRÉPARÉS

Emulsions - Bitumes - Asphaltes
Fourniture - Epandage - Manutention - Stockage

REVÊTEMENTS DES ROUTES
par procédés modernes

Appareils automobiles à grand rendement

ROL LISTER & C^{ie}

SOCIÉTÉ ANONYME

CAPITAL : 8.000.000 DE FRANCS

Siège Social : 9, rue des Petits-Hôtels

PARIS-X^e

Téléphone : Provence 17-18. R. C. Seine 213.643 B

TARMACADAM 9 Usines

BITUME "EBANO"

Concasseurs, Broyeurs, Trommels
Construction complète d'USINES, CARRIÈRES, etc.

Cylindrage mécanique
EXÉCUTION de TOUS TRAVAUX ROUTIERS

LE SOLIDITIT FRANÇAIS

Société Anonyme au Capital de 4 000 000 de Francs

55, rue de Lyon, 55 — PARIS (12^e)

R. C. Seine 209.667 B

Téléphone
DIDEROT 87-77 et 87-78

seule entreprise de France exclusivement spécialisée
dans la construction de revêtements bétonnés de chaussées

**ne fait qu'UN type de revêtement moderne (LE PLUS DURABLE)
pour le faire MIEUX et MOINS CHER**

REFERENCES :

Plus de 1.200.000 mètres carrés exécutés par notre Société depuis 1921
et toujours en parfait état pour

Les Ponts et Chaussées - Les Services Vicinaux

La Ville de Paris - Les Villes de Province

Le Génie Militaire - Les Bases Aériennes

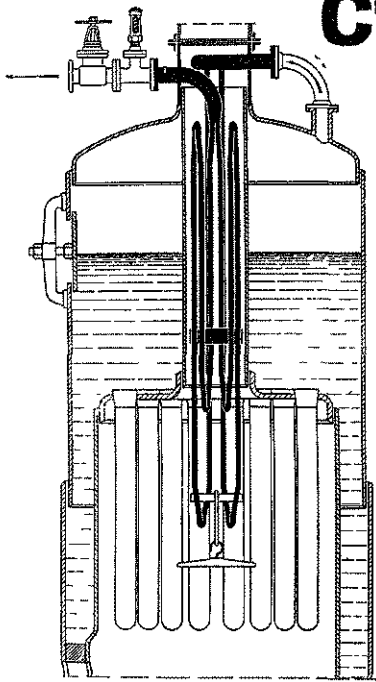
Les Compagnies de Chemins de Fer - Les Industriels

SINOLACK
Signalisation sur routes
ROUGE - VERT
BLEU - NOIR

DUROFER
Protection des ponts
et des ouvrages d'art

SINOLACK
Ultra fixe pour bornes
Ultra fixe pour balises
ROUGE - VERT
BLEU - NOIR

**Etablissements
KIFFER & HAMAIDE**
à AUBERVILLIERS (Seine)
FOURNISSEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES



SURCHAUFFEUR C. S. BREVETÉ S. G. D. G.
POUR CHAUDIÈRE VERTICALE

C^{ie} DES SURCHAUFFEURS

SOCIÉTÉ ANONYME CAPITAL FR. 5.000.000

ANJOU 03-50
» 03-51
SURCHAUFFUS-PARIS 47
R. C. SEINE 173.673

PARIS

RUE LA BOÉTIE 3

USINES A MONTIGNY-LES-CORMEILLES (S. et O.)

SURCHAUFFEURS C. S.

BREVETÉS S. G. D. G.

ENTIÈREMENT FORGÉS
POUR CHAUDIÈRES **FIELD** ET **VERTICALES** DE TOUS TYPES
TOUTES TEMPÉRATURES GARANTIES

ÉCONOMIE DE COMBUSTIBLE 15 A 50 0/0
ÉCONOMIE D'EAU 20 A 60 0/0

LIVRAISON DE STOCK

SURCHAUFFEUR INDÉPENDANT C. S.

A RÉCUPÉRATION
RENDEMENT EFFECTIF 80 0/0

SURCHAUFFEURS C. S.

POUR CHAUDIÈRES DE TOUS TYPES

ÉTUDES ET DEVIS GRATUITS

Vous vous tiendrez au courant

des progrès réalisés dans le domaine de la construction, en lisant régulièrement la revue mensuelle des procédés de construction modernes intitulée "La Technique des Travaux".

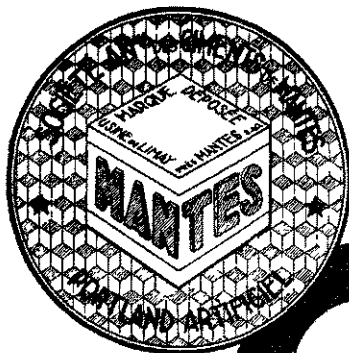
D'UN caractère essentiellement pratique, abondamment illustrée, elle constitue une publication documentaire que vous devez posséder.

Demandez un N° spécimen gratuit.

La Technique des Travaux

54, rue de Clichy
PARIS

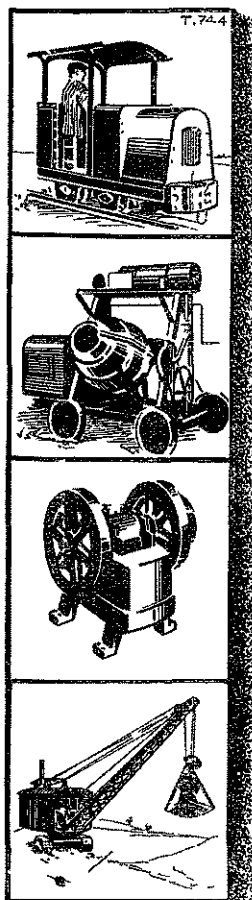




RÉGULARITÉ
RÉSISTANCE

CIMENTS DE MANTES

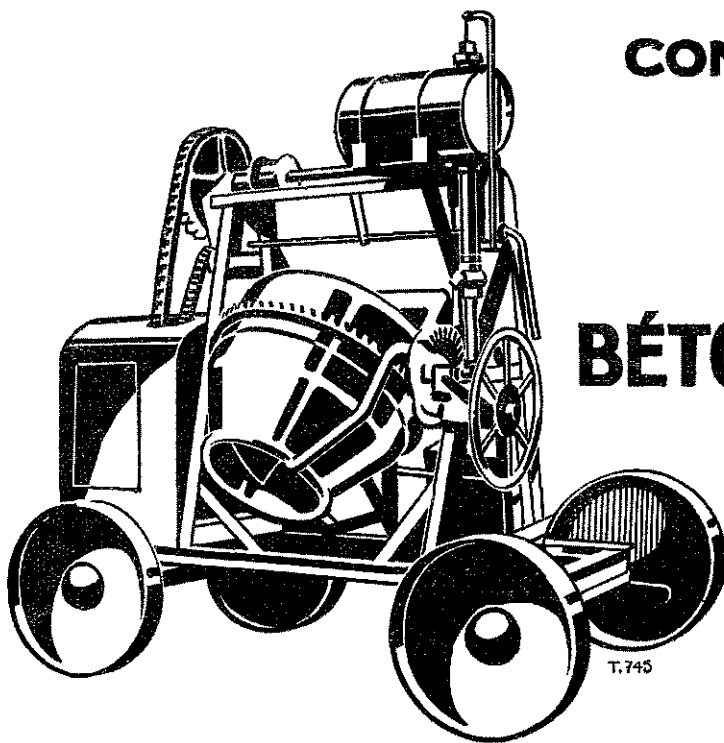
ANNUELLEMENT 120.000 TONNES DE PORTLAND
S^{TÉ} A^{MÉ} DES CIMENTS DE MANTES • CAPITAL : 25.000.000 DE FRF
53, RUE DU ROCHER • PARIS • TÉLÉPHONE : LABORDE 65.40 ET 65 41
USINES A LIMAY (S & O.) • DÉPOT A AUTEUIL : RAMPE WILHELM • TÉL. AUTEUIL 96.50



JULES WEITZ

CONSTRUCTEUR
LYON

●
BÉTONNIÈRES



T.744

SOCIÉTÉ PARISIENNE

POUR L'INDUSTRIE DES CHEMINS DE FER
ET DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES

Société anonyme au capital de 100.000.000

Siège social et Bureaux : 75-77, boulevard Haussmann -- PARIS (8^e)

TÉLÉPHONE :

ANJOU 49-51 à 54

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

PARELECOP-123-PARIS

RÉSEAUX DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

Sous-Stations
Stations Centrales

Postes de Transformation
Canalisations Souterraines

TRACTION ÉLECTRIQUE

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Fourniture et Pose de Voies Ferrées

Fourniture et Pose de CANALISATIONS MÉTALLIQUES

Gaz — Air Comprimé — Pipe-Lines

SONDAGES DE PROSPECTION -- ADDUCTIONS D'EAU

R. C. Seine n° 106.274.



de Hulster Faibie & Cie

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.650.000 FRANCS

Siège Social : 39, Avenue Victor-Emmanuel-III -- PARIS (8^e)

TÉL. : Elysées 19-75 et 19-76

TÉLÉGRAMMES : Sondulster-Paris

R. C. SEINE N° 172.699

Entreprise de travaux miniers

Tunnels — Puits — Galeries.

Sondages de toutes natures

pour études de terrains, recherches de pétrole, d'eau, etc.

Assèchement des terrains aquifères

par procédés spéciaux brevetés et par injections de ciment.

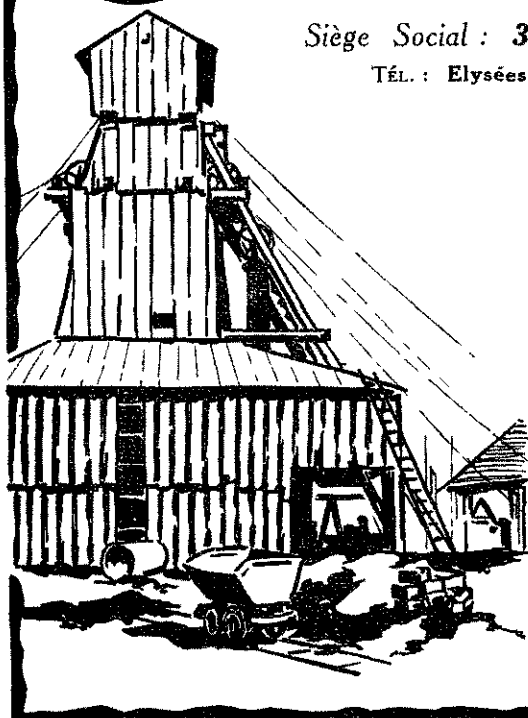
ATELIERS A : **Crespin** (Nord), **Varangeville** (M.-&-M.)

AGENCES A : **Douai** (Nord), **S^t-Nicolas-du-Port** (M.-&-M.)

Alès (Gard), **S^t-Etienne** (Loire), **Alger**, **Tunis**,
Manresa (Espagne).

PLUS DE 20 CHANTIERS EN ACTIVITÉ

TANT EN FRANCE QU'A L'ÉTRANGER

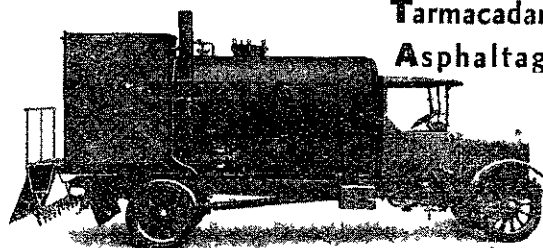


LEROUX & GATINOIS

175, Rue du Faubourg-Poissonnière -- PARIS

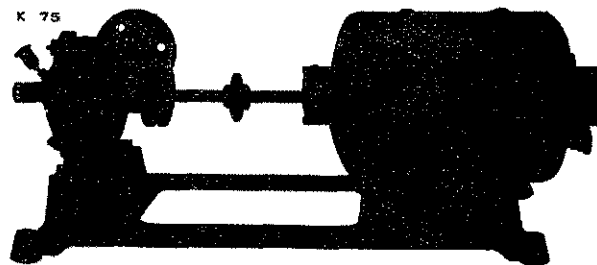
MATÉRIEL pour Goudron
Bitume
Emulsions

Mélanges Goudron-Bitume
Tarmacadam
Asphaltage



PRIX ET DEVIS SUR DEMANDE

K 75



Dem

Pas de pompage impossible

Bitume chaud, émulsion de bitume à haute teneur, eau de savon, goudron d'usine à gaz, goudron déshydraté, silicate de soude,

tous les produits utilisés dans la construction et l'entretien des routes seront pompés comme de l'eau claire avec la

POMPE MOUVEX

qui pompe tout

Demandez des renseignements à A. PETIT, Ing. E.C.P.
5, Rue du Sahel -- PARIS (12^e)

FOURNITURES GÉNÉRALES

POUR ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS ET TOUTES INDUSTRIES

BOTTES caoutchouc Américaines ou Canada, TOUTE PREMIÈRE QUALITÉ : demi-botte 82 fr. 50 ; cuissarde 129 fr.

BOTTES cuir pour travaux dans l'eau, GARANTIES IMPERMÉABLES. BOTTES-SABOTS, tige CUIR, tige TOILE

GRANDE SPÉCIALITÉ DE LITERIE DE BARAQUEMENT

TUYAUX, grande spécialité de tuyaux à air comprimé et arrosage -- VÊTEMENTS, toile huilée cachou, caoutchoufées, cuir, simili toile

Établissements CHARLES GAGIOPPO

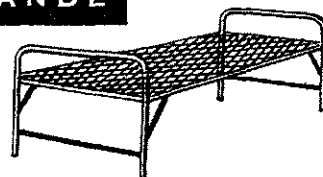
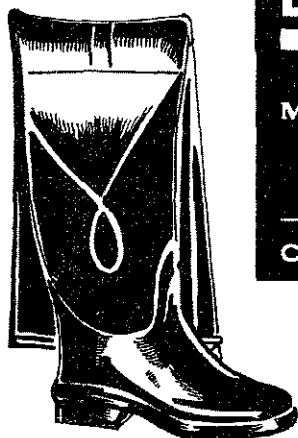
BUREAUX : 88, boulevard de Courcelles

MAGASINS (même immeuble) : 8, rue de Chazelles, PARIS

Téléphone : WAGRAM 36-88

STOCKS IMPORTANTS

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE



MATÉRIEL ROUTIER

Agréé par les Administrations

Références par milliers

Le plus perfectionné

Le mieux construit

Le plus moderne

Livraison rapide
de tous modèles

SIÈGE SOCIAL :

36, rue Coriolis

PARIS

(12^e)

Usine
à
St-Dizier
(Haute-Marne)

Tout le matériel
pour la mise en
œuvre des
goudrons bitumes
émulsions

Sableuses - Traceuses
de lignes axiales

Tous appareils de voirie
Rouleaux - Compresseurs
Concasseurs - Gravillonneurs

FABRICATION 100 0/0 FRANÇAISE

AMMANN

MATÉRIEL PNEUMATIQUE



MARTEAUX PERFORATEURS
MARTEAUX PIQUEURS
MARTEAUX BÈCHES
.. BRISE-BÉTON ..

MEUDON

LES PLUS SIMPLES
LES PLUS MANIABLES
LES PLUS DURABLES

FORGES ET ATELIERS
DE MEUDON

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 10 000 000 FRANCS
175 à 189, Av. de Verdun,
à MEUDON (S.-et-O.)

Adr. Télégr. : FORGEADON-MEUDON. Tel. : VAUGIRARD 00-40 (2 lignes)
Registre du Commerce Seine 79.114

BITUME NATUREL DE TRINIDAD

Assure

les meilleurs revêtements
ROUTES NON GLISSANTES
pour tous pays

PRODUIT UNIQUE
POUR
AMÉLIORATION des GOUDRONS

Société "LA TRINIDAD"

12, rue de la Tour-des-Dames, PARIS-9^e

Téléphone : Trinité 01-17

REVÊTEMENTS MODERNES
POUR ROUTES A GRAND TRAFIC

Pavages Emulsions
Cylindrages **LA ROUTE** Goudronnages

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de frs
Siège social :

96, rue de Maubeuge — PARIS (X^e)
Téléph. : TRUDAINE 44-70 — R. C. SEINE 207279

Même Maison à
MARSEILLE - VALENCE - CAEN - THIONVILLE

Spécialité de ROUTES en BÉTON
BÉTON VIBRÉ —

VIBROMAC
à haute résistance

TARMACADAM

PAVAGES INDUSTRIELS - TRAVAUX DE VOIRIE
POSES DE CABLES ET CANALISATIONS
MATÉRIEL SPÉCIAL POUR TRAVAUX DE ROUTES

Emulsion "BITUMINE"

Usines à NANTERRE, MARSEILLE, LE POUZIN (Ardèche)
et carrières à AUBAIS (Gard) & GRAVESON (B.-du-R.)

VENOT-PESLIN & C^{ie}

à ONNAING (Nord)

BUREAUX A PARIS: 55, rue d'Amsterdam, 8°
Téléph.: Trinité 03-36 et 03-37. Inter Trinité 10

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Ateliers de Constructions Métalliques et Mécaniques
FONDERIES DE FONTE ET D'ACIER

Matériel de Mines

Manutention Mécanique -- Portiques

Grues -- Ponts Roulants

Escaliers Mécaniques

Transporteurs Aériens et Bennes Automotrices

Ponts et gros travaux métalliques

PÉNICHES MÉTALLIQUES — CHALANDS

COMPAGNIE

PARISIENNE des ASPHALTES

FONDÉE EN 1877

33 bis, Rue de Moscou, PARIS

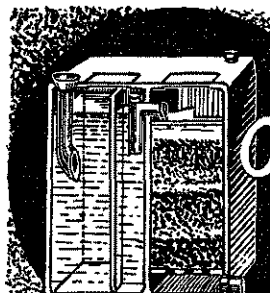
R. C 3148

Tél.: Europe 51-05

USINES: **Dunkerque, Pantin,**
(Nord) (Seine)

Grand-Quevilly, Montargis, Le Coteau
(Seine-Inférieure) (Loiret) (Loire)

PRODUITS pour ROUTES
GOUDRON
GOUDRON BITUME
ÉMULSIONS



assainir...

VOUS ÉVITEREZ
LES MALODORANTES
VIDANGES
EN UTILISANT

SEPTICOS

la fosse septique moderne

QUI ASSURE UNE
— ÉPURATION —
COMPLÈTE
DES MATIÈRES DE W. C.
LE LIQUIDE ÉPURÉ
SORTANT DU FILTRE
EST CLAIR
INCOLORE
INODORE

RENSEIGNEMENTS, DEVIS ET PROJETS
GRATUITS SUR DEMANDE

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ÉPURATION BIOLOGIQUE
44, rue de Lisbonne - PARIS — Laborde 04-00

TUYAUX en BÉTON CENTRIFUGÉ T.E.C.A.

La Société

“ Le Tuyau Etanche en Ciment Armé ”

fabrique dans son usine de BONNEUIL-s.-MARNE
(raccordée aux voies d'eau et de fer)

des TUYAUX essentiellement CENTRIFUGÉS

Ces tuyaux sont avec joint A COLLET, c'est-à-dire à bague venue de centrifugation avec le corps du tuyau.

Ils se distinguent des produits similaires par :

- 1° Leur résistance infiniment supérieure, leur absence de porosité et leur surface intérieure lisse;
- 2° Leur absence de fragilité des embouts;
- 3° Leurs prix de pose et de confection du joint très modiques;
- 4° La sécurité absolue du joint et leur emploi recommandé pour le tout-à-l'égout;
- 5° Leurs prix intéressants, conséquence d'une installation mécanique moderne.

Ils permettent seuls d'établir des canalisations absolument étanches, inatlaquables aux eaux usées, eaux acides, eaux de mer et eaux granitiques.

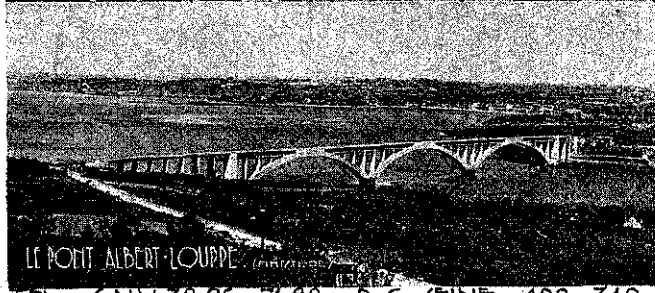
Les tuyaux centrifugés T.E.C.A. à collets se font en tous diamètres de 0,150 à 1 m. 500, et avec tous les accessoires des tuyaux en grès vernissé, tés, branchements, jonctions, culottes, etc..

Ils sont agréés par toutes les grandes Administrations.

Pour tous renseignements, s'adresser :
M. FOURNIVAL, Comptoir auxiliaire des Entre-
prises, 5, rue Sainte-Isaure, PARIS.
Téléph. : Marcadet 48-01.

1^{ère} ENTREPRISE
 Capital 6.000.000 de francs
DARIX 20 RUE VEDIER
LYON 63 AVENUE ELIX-FAURE

LIMOUSIN



LE PONT ALBERT LOUPPE
 TEL. GALV. 38-06. 71-88 - R.C. SEINE : 122-319

SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE

9, rue de la Baume, 9 — PARIS (VIII^e) — Téléphone : Elysées 64-75 et 64-86

Micmell

**ÉMULSION
 BITUMINEUSE**
 A 50 et 60 0/0 de bitume.

BITUME SPÉCIAL
 utilisable à chaud et à froid
 Remplace le goudron pour
 les premières couches.

Mic-tar

FOURNITURE — RÉPANDAGE

SILICATES SPÉCIAUX

USINES : NOGENT-L'ARTAUD (Aisne). — CONFOLENS (Charente). — NEVERS (Nièvre). —
 ARGENTAN (Orne). — COLLONGES-AU-MONT-D'OR (Rhône). — NEMOURS (Seine-et-Marne).
 LA BRUGUIÈRE (Tarn). — ROCHEFORT (Charente-Inférieure). — ESPÈRE (Lot)

INCONTESTABLEMENT :

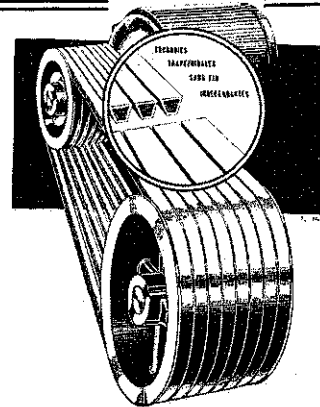
Pour **CONCASSEURS, BROYEURS, COMPRESSEURS, Groupes à moteur,**
 Pour les à-coups et les intempéries,

LA MEILLEURE TRANSMISSION :

LA
 TRANSMISSION
 TEXROPE-ALLIS
 brevetée S.G.D.C.



PAR COURROIES
 TRAPÉZOÏDALES
 MULTIPLES
 EXTRA SOUPLES
 en CAOUTCHOUC
 CORDÉ



TRÈS COURTS ENTRE-AXES

--- SÉCURITÉ ABSOLUE ---
 --- AUCUN ENTRETIEN ---

LONGUE DURÉE GARANTIE

CONSEILS ET DEVIS :

2, rue Paul-Cézanne

PARIS (8^e) Tél. Elysées 65-13 et 14

3, RUE LA BOÉTIE, PARIS (8^e)

Télégramme

Levalit-47

Paris



Téléphone

Anjou 10-40 à 10-44

Inter-Anjou

98 et 117

ÉMULSION DE BITUME

50-65 % anti-gel. — Spéciales pour dilution, imprégnation, malaxage
 avec matériaux.

TRAVAUX

Tous travaux de fabrication sur place et épandage d'émulsions. —
 Bitumeuse émulsionneuse. — Matériel à grand rendement. — Gra-
 villonnage mécanique. — Fabrication et mise en œuvre avec les
 matériaux du pays de TARMACADAM à froid.

PRODUITS SPÉCIAUX

Goudron BITARCOL. — GOUDRON FROID. — Antidérapant BITAR. —
 Peintures VIALAC pour routes et bornes. — TARMACADAM de laitier.

MATÉRIEL

Machine EMULSOR : fabr. et épand. d'émulsions. — Traceuses
 VIALAC : trait continu, trait pointillé. — Gravillonneuse automobile
 à grand rendement.

SIGNALISATION SUR ROUTES
LES PLOTS LUMINEUX
"REFLEX"

VISIBLES de JOUR et de NUIT
à tranche cylindrique verticale
SYSTÈME PAULET breveté S.G.D.G.
ont fait la preuve qu'ils **balisent parfaitement**
de jour et de nuit les
PASSAGES DANGEREUX
si nombreux sur les routes

ILS SONT

SIMPLES
INOXYDABLES
FACILES A POSER
INUSABLES
EXEMPTS D'ENTRETIEN
ÉCONOMIQUES

et donnent la plus entière satisfaction
à tous les Ingénieurs qui les emploient

A ce sujet, voir article de M. COUDERT, ingénieur T.P.E.,
paru dans la Revue des Travaux Publics de Mars-Avril
1932.

Echantillons, Notice, Photographies et références sur demande
à **M. A. PAULET**, Ingénieur-Constructeur,
à **LE CHAMBON-FEUGEROLLES** (Loire) Tél. 100

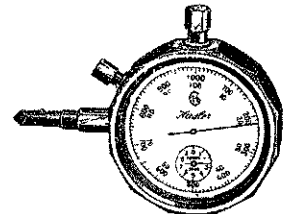
ZIVY & C^{IE}

29-31, R. de Naples
PARIS-8^e
Magasins :
72, R. du Rocher
T. : Laborde 16-70

TACHYMÈTRES
& TACHYGRAPHES

portatifs et stationnaires

COMPTEURS
-TOTALISATEURS-
CHRONOGRAPHES
-- CONTROLEURS --
DE RONDES



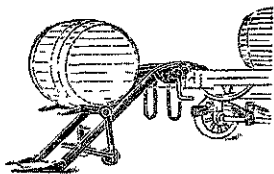
Compte-tours Universel
HASLER

INDICATEURS DE VITESSE à distance

Établissements L. CLÉMENT

Ingénieurs-Constructeurs

6, Rue Saint-Charles, PARIS - Tél. : Ségur 34-19

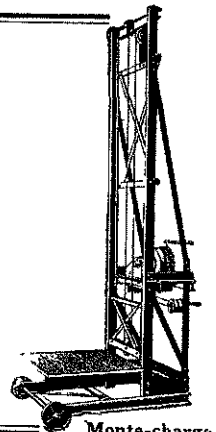


Chargeurs de fûts de chantier

Chargeurs de fûts
Bascules pour fûts
Monte-charge mobile
Monte-charge fixe
Monte-charge élect.
Chariot élévateur

Potence pivotante
App. benne bascul^{te}
Elévateur continu
Palans divers
Vide touries
Diables

Etudes de tous problèmes de manutention



Monte-charge

FONDACTIONS ÉCONOMIQUES

PIEUX "VIBRO"

en ciment armé moulé directement dans le sol

S'adresser : **ÉTUDES ET TRAVAUX S. A.**

22, rue de Tournai, 22, à LILLE

VERSILLE - FRÈRES

26, Avenue Emile-Zola — PARIS

Téléphone VAUGIRARD 38-44
R C Seine 11185

TRAVAUX PUBLICS VIADUCS - SOUTERRAINS

EXPOSITION DE FRANCE A ATHENES 1928
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DE BARCELONE 1929
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DU CAIRE 1929
HORS CONCOURS - MEMBRE DU JURY
EXPOSITION INTERNATIONALE DE LIEGE 1930
DIPLOME D'HONNEUR

MAÇONNERIE - BÉTON ARMÉ IMMEUBLES

CONCOURS DE FAÇADES DE LA VILLE DE PARIS 1931
MÉDAILLE DE BRONZE

INSTALLATION DE RÉSEAUX ÉLECTRIQUES EN CABLES ARMÉS

POSTES SOUTERRAINS H.T. - B.T.

BRANCHEMENTS EN CABLES ARMÉS

(AGRÉÉS PAR LA VILLE DE PARIS)

Grande Bijouterie

GODCHOT

MAISON CENTENAIRE FONDÉE EN 1829

31 et 31^{bis} Bd^t Martin PARIS

LE PLUS IMPORTANT CHOIX
DE BIJOUX et DIAMANTS
MONTRES DE TOUTES MARQUES
ORFÈVRE, COUVERTS et COUTEAUX
PENDULES et LUSTRES

PRIX INÉGALABLES

Plus de 400 garnitures
de cheminées
en magasin

10% d'Escompte
à MM. les Sociétaires sur présentation
de la Carte à la Caisse

ÉPURATION GÉNÉRALE DES EAUX RÉSIDUAIRES

ASSAINISSEMENT

BOUES ACTIVÉES

seul procédé Français Bté S.G.D.G.

Destruction des ordures ménagères
procédé Boggiano Picco

Bureau Technique d'Hygiène HYGEA SIMPLEX

20, Rue d'Athènes -- PARIS

Tél. Trinité 37-44

Adresse Télégr. : Telugi-Paris 118

TRAVERSES DE CHEMIN DE FER

20 CHANTIERS DE PRÉPARATION

SOCIÉTÉ ANONYME DES

Etablissements ARMAND BEAUMARTIN

Capital : 4.000.000 de Frs.

BORDEAUX : 33, Rue de St-Genès - Téléphone : 74-28

Adresse Télégraphique : ARMAND BEAUMARTIN - BORDEAUX

POTEAUX EN BOIS

& MATS CONDUCTEURS

pour transport de FORCE, LUMIÈRE ÉLECTRIQUE, TÉLÉGRAPHE, TÉLÉPHONE
Injectés par divers procédés POTEAUX DE MINES, PLANCHES, PAVÉS
Vente directe aux Consommateurs - Intermédiaires s'abstenir

Cimenterie de Biache-St-Vaast



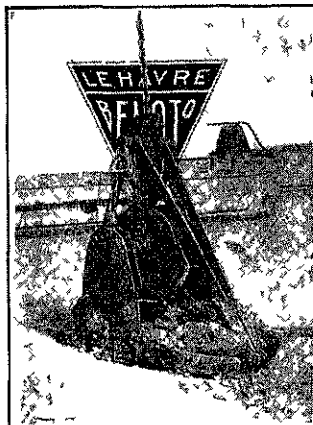
MARQUE DÉPOSÉE

Ciment portland artificiel pur
admis

par la Ville de Paris et toutes les grandes administrations

Siège Social :
28, Rue St-Paul - Paris-4^e

Téléph. :
Turbig 83-04 et 83-05



'BENOTO'
 BENNES AUTOMATIQUES
 POUR TOUTES MARCHANDISES
 POUR TOUS APPAREILS DE LEVAGE
STOCK-ESSAIS-LOCATION
 BOÎTE POSTALE N°9
 LE HAVRE - GRAVILLE
 App. Tél. : BENOTO-HAVRE
 TÉLÉPHONE 97-10 LE HAVRE
 INTER 5.36 - 5.37
 P.O. HAVRE B.82

Location de Wagens-Citernes
 pour le transport de
Mazouts - Goudrons - Asphaltes



M. Zouckermann, à Paris
 31, rue Lafayette Trudaine 10-68

BUREAU SECURITAS

Association déclarée en conformité de la Loi
 du 1^{er} Juillet 1901
 SIÈGE SOCIAL :

9, Avenue Victoria - PARIS

Organe sans but lucratif
 spécialisé dans le Contrôle Technique
 de la Construction

Téléphone : ARCHIVES 86-50 (6 lignes groupées)

EXAMENS DES PROJETS
 VÉRIFICATION DES CALCULS
 ESSAIS & ANALYSES DES MATÉRIAUX
 CONTRÔLE DE LEUR MISE EN ŒUVRE

COLSOL

Amélioration et imperméabilisation des empièvements à l'eau. Emploi de matériaux sans valeur : terres, sables,

déchets de concassage, scories, etc., pour construction de pistes cyclables, trottoirs, allées, chemins, sols d'aérodromes, cours, places publiques, terrains de sport, etc., etc.

Revêtement
 antidérapant
 et très résistant :

GOLPROVIA

COLASMAC

Revêtement
 moderne
 très économique.

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS, 39, rue du Collisée, PARIS

BENNES AUTOMATIQUES " GALLIA "

7, Cours du Chapeau-Rouge, 7
 BORDEAUX

Pour manutention de :

CHARBONS, MINÉRAIS, SABLES, GRAVIERS,
 MOELLONS, POTEAUX DE MINE, etc...

Avec Grues, Treuils, Mâts de charge, Ponts roulants,
 de tous genres et de toutes puissances.

Emerillons sur billes " GALLIA "

LE

CONTROLE TECHNIQUE

12, rue de Miromesnil
 PARIS-8^e

Tél . Elysées 60-16
 — d° — 98-99

Adr. télégr :
 Controlono-Paris

L'EAU DISTILLÉE

régénérée
 pour l'alimentation totale des générateurs de vapeur

L'EAU POTABLE

aérée-reminéralisée
 s'obtiennent économiquement, par distillation d'eau de mer, dans les appareils de la

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ÉVAPORATION

PROCÉDÉS

PRACHE & BOUILLON

TELEP EUROPE 39 19 & 42 10

25, RUE DE LA PÉPINIÈRE - PARIS

TELÉG PRAEBOU PARIS 118

Agent exclusif de la
 Bacs — Dallages — Caniveaux

PODORITE

Béton spécial résistant aux acides
 Tuyaux de drainage et d'adduction d'eau

MANUEL-GUIDE

GRATIS

INVENTIONS

Obtention
de
BREVETS
pour tous Pays

Dépôt de Marques de Fabrique

H. BOETTCHER Fils, Ingénieur-Conseil
21 Rue Cambon, 21 - PARIS

Société des Ciments de Neuville-s.-Escarot

Société Anonyme au Capital de 10.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL
11, Rue Vézelay
Paris-VIII

PORTLAND
ARTIFICIEL
SUPÉRIEUR



USINE A :
Neuville-s.-Escarot
(Nord)

ET CIMENT
à Hautes
Résistances
Initiales
(Super-Ciment)

POUR TOUS TRAVAUX EN BÉTON ARMÉ
ADMIS PAR LA VILLE DE PARIS

HUILES RENAULT

ISSY-LES-MOULINEAUX

pour autos et industrie

Fournisseur des Grandes Administrations

REDOUTEZ LES COFFRES
ANCIENS OU MÉDIOCRES

ACHETEZ UN
FICHET

Magasin de Vente :

43, Rue de Richelieu
PARIS

BÉTONS ARMÉS HENNEBIQUE

A l'épreuve du feu, systèmes brevetés S. G. D. G.

Direction et Bureau technique central : 1, Rue Danton, PARIS (6^e)

Téléphone : Danton 47-17 et 18

TOUS TRAVAUX EN BÉTON ARMÉ (Grands Prix à toutes les Expositions)

Plus de 1.800 Agents et Entrepreneurs-Concessionnaires. — Renseignements, brochures et plans gratuitement sur demande

PURFINASPHALT

BITUMES

ÉMULSIONS DE BITUMES

S^{te} des **PÉTROLES** du **LANGUEDOC**

Tél.: 7-08 et 7-09

20, Quai Victor-Hugo, 20

Adresse télégraphique :

NARBONNE

Pétrolando-Narbonne

(Aude)

Pour vos Articles de Bureaux et Imprimés

consultez les

E^{ts} DENAPE

à ELBEUF-sur-Seine

Spécialisés dans les Fournitures
aux Administrations Publiques

CATALOGUE ET DEVIS SUR DEMANDE

P E T I T E S A N N O N C E S

MATÉRIEL ÉTAT NEUF A VENDRE

1 **Groupe électrogène**, moteur « Austin » 3 CV, accouplé à dynamo « Aston », volts 4/35, amp. 20, t. m. 1.300. Prix, 3.500 francs. 1001

1 **Essoreuse Dehaitre**, diam. 146, ép. 108, avec entraînement par moteur électrique « Compagnie Electro-Mécanique », force 1 CV, volts 220/380, amp. 27, 47, ph. 3, t. m. 920. Prix, 3.000 francs. 1002

1 **Pompe centrifuge électrique « Bréguet »** accouplée avec moteur « Bréguet » asynchrone, force 2 CV., volts 220, amp. 5,64, ph. 50, t. m. 2.815. Prix, 1.000 francs. 1003

4 **Arbres de transmission**, acier comprimé, diam. 45, long. 5 et 6 m., coussinets à bague, poulies, chaises consoles. Prix : arbres, le m., 18 francs; coussinets, 22 francs. 1004

3 **Lavabos** en fonte émaillée de 24 places, long. 4 m., larg. 0 m. 46, prof. 0 m. 15, démontables par 2 m.; rampe avec mélangeur eau chaude et froide, ainsi que robinetterie cuivre. Prix, 1.200 francs l'unité. 1005

20.000 **Boîtes à sou** de 50 et 100 grammes neuves, à 15 et 20 francs les 100 boîtes, et bidons à lait de 25 et 50 litres. 1006

Vernis celluloseux pour meubles et bois naturel, brillant et à polir. 1.500 litres en totalité ou partie, de 10 à 15 francs le litre. 1007

S'adresser au *Bulletin* qui transmettra.

AGENCE RÉGIONALE

Puissante société spécialisée dans la fourniture du matériel de mines demande des **agents actifs** très bien introduits auprès des mines pour confier l'agence régionale pour la vente à la commission du matériel pour l'aérage secondaire des mines.

NORD - PAS-DE-CALAIS;
BASSIN DE L'EST ET ALSACE;
BASSIN DE ST-ETIENNE ET MIDI.

Ecrire au Journal

1008



Bque PETITJEAN, 12, r. Montmartre, Paris

Pour répondre à extension **ENTREPRISE**
CALE de BATIMENTS & TRAVAUX
PUBLICS
ayant 7 millions de travaux en cours
villes, chemins de fer, administrations, etc.,
recherche apport 4 à **600.000 francs**
sous forme part d'**ASSOCIÉ** (actif ou non).
Beau revenu envisagé. Firme ancienne.
BANQUE PETITJEAN, 12, r. Montmartre, Paris.

A vendre, ville Ouest, proximité plages :
BELLE & MAISON d'**HABITATION** avec
VASTE MAISON CONFORT MODERNE
2 étages, sur place plantée d'arbres, cour,
jardins et petite maison accès sur autre rue,
dépendances, belles et nombreuses pièces.
Décoration grande valeur. Prix **400.000 fr.**
BANQUE PETITJEAN, 12, r. Montmartre, Paris.

A céder Paris (cause santé) :
ENTREPRISE
GENERALE de PEINTURE
firme ancienne et de belle clientèle :
administrations, villes, écoles, etc.
Plus de 2 millions travaux en cours.
Prix **300.000 fr.** Belle habitation.
BANQUE PETITJEAN, 12, r. Montmartre, Paris.

Maison fondée en 1853. Tél. Gut. 31-40 et 82-63

SOCIÉTÉ NOBEL FRANÇAISE

67, Boulevard Haussmann, PARIS (8^e)

MINES

TOUS LES EXPLOSIFS

CARRIÈRES

ÉTABLISSEMENTS

DAVEY, BICKFORD SMITH & C^{ie}

Explosifs de Mines

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

