

# BULLETIN DU P. C. M.

PARAISSANT SIX FOIS PAR AN

---

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

DES

Ingénieurs des Ponts et Chaussées  
et des Mines

---

SIÈGE SOCIAL

*Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*  
28, Rue des Saints-Pères, PARIS



CHARLES-LAVAUZELLE & C<sup>IE</sup>

*Editeurs militaires*

PARIS, Boulevard Saint-Germain, 124  
LIMOGES, 62, Avenue Baudin | 53, Rue Stanislas, NANCY

1928

## SOMMAIRE

---

- I. — Légion d'honneur.
  - II — Nominations, mutations, retraites.
  - III. — Modifications à la liste générale des ingénieurs.
  - IV. — Procès-verbaux des séances du Comité (séance du 20 juin 1928).
  - V. — Documents : A. — Lettres échangées entre M. le Président du P. C. M. et M. le Ministre des travaux publics au sujet de la tournée d'étude organisée par l'Association en 1928.
  - VI. — Projet de note communiqué aux camarades, relative aux pensions des veuves en cas de décès résultant d'un accident en service commandé.
  - VII. — Assurances contre l'incendie et assurances sur la vie.
  - VIII. — Postes d'ingénieurs actuellement vacants ou susceptibles de le devenir prochainement.
-

I

## Légion d'honneur

---

Par décret en date du 2 août 1928, a été promu, au titre du ministère des colonies :

*Commandeur.*

M. GUBLAND, inspecteur général des ponts et chaussées.

Par décret en date du 3<sup>e</sup> août 1928, ont été promus ou nommés, au titre du ministère des travaux publics :

*Officiers.*

MM.

DAVID, inspecteur général des ponts et chaussées.

HOUBEURT, inspecteur général des ponts et chaussées.

*Chevaliers*

MM.

CAVENEL, ingénieur des ponts et chaussées.

CLAUDON (René), ingénieur des ponts et chaussées.

GERVET, ingénieur des ponts et chaussées.

LEJEUNE (Jules), ingénieur des ponts et chaussées.

QUESNEL, ingénieur des ponts et chaussées.

RICHARD (Charles), ingénieur des mines.

---

## II

# Nominations, mutations, retraites.

Par décret en date du 15 juin 1928, M. MONET a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 16 juin 1928, par application de l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi du 14 avril 1924.

Conformément aux dispositions des articles 28 de la loi du 31 décembre 1920 et 115 de la loi du 29 avril 1926, M. Monet sera maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

Par décret en date du 15 juin 1928, M. PRINCE (Louis-Camille), inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, a été nommé inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe, pour prendre rang à dater du jour où M. Monet, admis à faire valoir ses droits et maintenu provisoirement en fonctions, cessera effectivement ses services.

Par décret en date du 15 juin 1928, M. VASSEUR (Louis-Marie-Frédéric), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe, pour prendre rang à dater du jour où M. Prince prendra effectivement possession de ses nouvelles fonctions.

Par décret en date du 15 juin 1928, M. CAUSSIN DE PERCEVAL (Marie-Albert), ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées au Mans, a été admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928 par application de l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi du 14 avril 1924.

Conformément aux dispositions des articles 28 de la loi du 31 décembre 1920 et 115 de la loi du 29 avril 1926, M. Caussin de Perceval cessera ses fonctions à la même date, sur sa demande.

Par arrêté en date du 15 juin 1928,

M. BRESSOT, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Montargis, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, sur sa demande, à la résidence du Mans, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Caussin de Perceval, admis à la retraite, savoir :

1<sup>o</sup> Service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Sarthe ;

2<sup>o</sup> Service de la navigation de la Sarthe (entre le Mans et la limite des départements de la Sarthe et de Maine-et-Loire) et du Loir.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Par arrêté en date du 15 juin 1928, M. DE VITRY D'AVAUOUCOURT, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Orléans, a été chargé sur sa demande, à la résidence de Montargis, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Bressot, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1<sup>o</sup> Arrondissement de l'Est du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Loiret ;

2<sup>o</sup> Arrondissement unique du service des canaux de Briare et du Loing.

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

Par arrêtés en date du 23 juin 1928 :

M. JANET, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Paris, a été attaché, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, au service du contrôle du matériel et de la traction des chemins de fer d'intérêt général, en remplacement de M. Launay, précédemment appelé à d'autres fonctions.

M. MICHEL, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Paris, chargé des premiers arrondissements du service du contrôle de l'exploitation technique des réseaux du Nord et de l'Est, a été adjoint, en outre, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, à l'ingénieur en chef chargé du service général et du contrôle particulier des réseaux du Nord, de l'Est et d'Alsace et de Lorraine, en remplacement de M. Janet.

Par arrêté en date du 20 juin 1928, M. AUBRY (Charles), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées à Colmar, a été mis, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, à la disposition de l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, pour être chargé des fonctions d'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments.

Il sera considéré comme étant placé dans la situation de service détaché.

Par arrêté en date du 26 juin 1928, M. CLAUDON, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Melun, a été chargé, à la résidence de Colmar, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Aubry, placé dans la situation de service détaché, savoir :

1° Service ordinaire des ponts et chaussées du département du Haut-Rhin;

2° Service du contrôle des études et des travaux des lignes de chemins de fer ci-après : lignes de Haberhauser et de Saint-Louis à Waldighoffen, ligne de Cornimont à Metzeral.

Il remplira, par intérim, les fonctions d'ingénieur en chef.

Par arrêté en date du 23 juin 1928, M. HARDEL, ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, en disponibilité pour convenances personnelles, a été réintégré dans les cadres de l'activité et mis, à dater du 1<sup>er</sup> mai 1928, à la disposition de la commission internationale du Haïho, pour remplir, à la résidence de Tientsin, les fonctions d'ingénieur en chef de ladite commission.

Il sera placé dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Par arrêté en date du 25 juin 1928, M. DE BRUN, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Brest, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé,

sur sa demande, à la résidence de Lons-le-Saunier, à dater du 1<sup>er</sup> août 1928, du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Jura, en remplacement de M. Moreau, appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Par arrêté en date du 23 juin 1928, M. BAUZIL, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Vienne, a été mis, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1928, à la disposition du ministère des colonies, pour être affecté à un emploi de son grade en Indochine. 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 en date du 30 juin 1928, M. PETRY, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Quimper, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Brest, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, de l'arrondissement de l'Ouest du service maritime du département du Finistère, en remplacement de M. Coyne, appelé à d'autres fonctions.

Par décision ministérielle en date du 30 juin 1928, a été fixée au 1<sup>er</sup> juillet 1928 la date de la cessation effective des services de M. LE CORNEC, inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, précédemment admis à la retraite et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

A été fixée, en conséquence, au 1<sup>er</sup> juillet 1928 la date d'exécution :

1° Du décret du 11 février 1928, portant nomination au grade d'inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées de M. Constantin, inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe;

2° Du décret du 11 février 1928, portant nomination au grade d'inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées de M. Perrier, ingénieur en chef hors classe.

Par arrêté en date du 30 juin 1928, M. PERRIER, inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, a été chargé, à titre définitif, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, de la 15<sup>e</sup> inspection générale des services des ponts et chaussées dont l'intérim lui a été confié par arrêté du 2 mars 1928.

Par décret en date du 29 juin 1928, les ingénieurs ordinaires de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, ont été nommés ingénieurs en chef de 2<sup>e</sup> classe, pour prendre rang du 1<sup>er</sup> juillet 1928, savoir :

MM.

SOLEIL (Georges-Ismaël).

CRESCENT (Charles-Auguste).

COYNE (André-Léon-Jules).

VILLIE (Jacques-Marie-Joseph).

RENAUD (Bernard-Joseph-Marie).

HAEGELEN (Alfred-Victor).

VANNIEUVILLE (Gaston - Marie-Philibert).

Par arrêté en date du 1<sup>er</sup> juillet 1928, M. SOLEIL, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, a été attaché, à titre provisoire, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, au service du contrôle des travaux de lignes nouvelles et de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général.

Par arrêté en date du 1<sup>er</sup> juillet 1928, M. RENAUD (Pierre), ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Rouen, a été chargé, sur sa demande, à la même résidence, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, du 3<sup>e</sup> arrondissement du service maritime du département de la Seine-Inférieure (3<sup>e</sup> section), en remplacement de M. SOLEIL, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté en date du 1<sup>er</sup> juillet 1928, M. WIDMER, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Philippeville, remis par le gouvernement général de l'Algérie à la disposition de l'administration des travaux publics, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Rouen, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, du 2<sup>e</sup> arrondissement du service maritime du département de la Seine-Inférieure (3<sup>e</sup> section), en remplacement de M. Renaud.

Par arrêté en date du 8 juillet 1928, M. MORISSON, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, a été chargé, à la résidence de Niort, à dater du 16 juillet 1928, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Malet, précédemment appelé à une autre destination, savoir :

1<sup>o</sup> Arrondissement unique du service ordinaire des ponts et chaussées du département des Deux-Sèvres;

2<sup>o</sup> Arrondissement unique du service de la navigation de la Sèvre niortaise en amont de Marans;

3<sup>o</sup> Arrondissement unique du service maritime du département des Deux-Sèvres.

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

Par arrêté en date du 8 juillet 1928, M. LARRAS, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, a été mis à la disposition du ministère de la marine pour être attaché, à dater du 16 juillet 1928, à la résidence de Toulon, au service des travaux maritimes.

Il sera considéré comme étant placé dans la situation de service détaché.

Par arrêté en date du 8 juillet 1928, M. COSTE, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des mines à Clermont-Ferrand, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Saint-Etienne, à dater du 16 juillet 1928, du sous-arrondissement minéralogique de Saint-Etienne-Ouest, en remplacement de M. Descombes, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 21 juillet 1928, M. CONSTANTIN, inspecteur général des ponts et chaussées, a été nommé membre du comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures pour les années 1928 et 1929, en remplacement de M. l'inspecteur général Le Cornec, admis à la retraite.

Il remplira les fonctions de vice-président de ce comité jusqu'au 31 décembre 1928.

Par décision ministérielle du 20 juillet 1928, a été fixée au 1<sup>er</sup> août 1928, la date de la cessation effective des services de M. HÉGLY, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées à Metz, précédemment admis à la retraite et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

A été fixée, en conséquence, au 1<sup>er</sup> août 1928, la date d'exécution :

1<sup>o</sup> De l'arrêté du 21 janvier 1928, chargeant M. Thirion, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, à Boulogne-sur-Mer, du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Moselle;

2<sup>o</sup> De l'arrêté du 21 janvier 1928,

chargeant M. de Viry, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Mulhouse, de l'arrondissement de Roulogne, du service maritime du département du Pas-de-Calais.

Par arrêté du 26 juillet 1928, M. LÉLOUTRE, inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, a été nommé président de la 2<sup>e</sup> section du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. Monet, admis à la retraite.

Cette disposition aura son effet à dater du jour où M. Monet, maintenu provisoirement en fonctions, cessera effectivement ses services.

Par arrêté du 26 juillet 1928, M. LEVESQUE, inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, a été nommé, jusqu'au 31 décembre 1928, président du conseil d'enquête, en ce qui concerne les fonctionnaires et agents désignés à l'article 3 de l'arrêté du 31 décembre 1911, autres que les contrôleurs généraux et les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer, en remplacement de M. Le Corneq, admis à la retraite.

Par arrêté du 28 juillet 1928, M. GILMAIRE, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Strasbourg, a été mis, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1928, à la disposition de l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Il sera considéré comme étant placé dans la situation de service détaché.

Par arrêté du 28 juillet 1928, M. LEMAITRE, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Ajaccio, a été mis, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> septembre 1928, à la disposition du ministère du commerce et de l'industrie (Direction générale de l'aéronautique et des transports aériens), pour être affecté à un emploi de son grade, au service des travaux de la navigation aérienne.

Il sera considéré comme étant placé dans la situation de service détaché.

Par décret du 1<sup>er</sup> août 1928 rendu sur le rapport du Ministre des travaux publics, M. BEBON (Hippolyte-Joseph), ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Tunis, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1<sup>er</sup> décembre 1928, par application de l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi du 14 avril 1924.

Conformément aux dispositions de l'article 33, paragraphe 5, de la loi du 30 décembre 1913, M. Bebon cessera ses fonctions à la même date, sur sa demande.

Par décret du 31 juillet 1928, a été acceptée la démission d'ingénieur au corps des mines de MM. HURÉ (Joseph-Marie-Paul-Engène) et BERTHELOT (Jean-Louis-Joseph-Edmond).

Par arrêté du 8 août 1928, M. MAITRE-DEVALLOIN, ingénieur en chef des ponts et chaussées, remis par le Ministre des affaires étrangères à la disposition du Ministre des travaux publics, a été nommé, à dater du 1<sup>er</sup> août 1928, directeur de l'organisme d'études du chemin de fer transsaharien et placé dans la situation de service détaché.

Par arrêté du 8 août 1928, M. CHALON, ingénieur en chef des ponts et chaussées, a été mis, à dater du 1<sup>er</sup> août 1928, à la disposition du comité prévu à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 7 juillet 1928, pour être chargé des fonctions d'adjoint au directeur de l'organisme d'études du chemin de fer transsaharien, avec le titre de secrétaire général, et placé dans la situation de service détaché.

Par arrêté du 9 août 1928, M. LÉVY (Léon), ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, ayant souscrit l'engagement de servir six ans dans les colonies françaises, a été mis, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1928, à la disposition du Ministre 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.

Par arrêté du 8 août 1928, M. SOLEIL, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Paris, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Compiègne, à dater du 1<sup>er</sup> août 1928, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Chalou, appelé à d'autres fonctions. savoir :

1<sup>o</sup> Service spécial de la navigation entre la Belgique et Paris ;

2<sup>o</sup> Service des études et des travaux du canal du Nord sur Paris ;

3<sup>o</sup> Service hydrométrique et d'annonce des crues de l'Oise (en amont du confluent de l'Aisne) et du bassin de la Sambre.

Par arrêté du 9 août 1928, le diplôme d'ingénieur au corps des mines a été accordé aux élèves ingénieurs des mines sortant de l'École nationale supérieure des mines dont les noms suivent :

MM. BICHELONNE, ADAM et VIEUX.

Par arrêté du 9 août 1928, M. GUILLAUME, inspecteur général des mines, est nommé membre du conseil provisoire des mines domaniales de potasse, en remplacement de M. Schlumberger, démissionnaire.

Par décret en date du 11 août 1928, a été acceptée la démission d'ingénieur au corps des ponts et chaussées de M. SAMSON (Pierre).

Par arrêté du 18 août 1928, M. ROUX, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des mines à Grenoble, a été mis, à dater du 1<sup>er</sup> septembre 1928, à la disposition du ministère des colonies, pour être chargé des fonctions de chef du service des mines de l'Indochine.

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

Par arrêté du 18 août 1928, M. SCHNEIDER, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup>

classe des mines, remis par le Ministère des colonies à la disposition de l'Administration des travaux publics, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Grenoble, à dater du 1<sup>er</sup> septembre 1928, du sous-arondissement minéralogique de Grenoble, en remplacement de M. Roux, appelé à une autre destination.

Par arrêté en date du 15 août 1928, a été reportée aux dates ci-après, par application de la loi du 1<sup>er</sup> avril 1923 (art. 7), l'ancienneté dans la 2<sup>e</sup> classe de leur grade des ingénieurs en chef dont les noms suivent, savoir :

MM.

SOLEIL (16 février 1926).

VANNEUVILLE (16 mai 1926).

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

Par arrêté en date du 18 août 1928, M. MASSENET, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des mines, a été mis, à dater du 1<sup>er</sup> août 1928, à la disposition de la société d'études pour la fabrication et l'emploi des engrais chimiques, pour remplir les fonctions de directeur-gérant.

Il sera placé dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.



### III

## Modifications à la liste générale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

#### A) DÉCÈS.

MM.

BIBÈS, I. O. P., en retraite.  
MALAVALL, I. O. P., en retraite.

#### B) CHANGEMENTS OU COMPLÈMENTS D'ADRESSE.

##### I. — PONTS ET CHAUSSÉES.

a) *Inspecteur général.*

M. BARATTE, 31, avenue Henri-Martin,  
Paris (16<sup>e</sup>).

b) *Ingénieurs en chef.*

MM.

AUBRY (Charles), 15, boulevard du  
Champ-de-Mars, Colmar.

BARON, 75, rue Lacapelle, Montauban  
MÂTRE-DEVALLOU, 244, boulevard Saint-  
Germain, Paris (7<sup>e</sup>).

SOLEIL, 35, rue de l'Oise, Compiègne

c) *Ingénieurs ordinaires.*

MM.

BEAU (Christian), villa Marie-Louise, 31,  
avenue de Louvois, Chaville (Seine-et-  
Oise).

BIZOT, rue de la Liberté, Semur-en-  
Auxois (Côte-d'Or).

BOSC, Thiès (Sénégal).

BRESSOT, Le Mans.

BRUN (DE), Lons-le-Saunier.

CLAUDON (René), 1, rue des Clefs, Col-  
mar.

ÉQUILLON, Brazzaville (Afrique équato-  
riale française).

MM.

FISCHER (Jacques), 168, rue Cardinet,  
Paris (17<sup>e</sup>).

GILVAIRE, 58, Allée de la Robertsau,  
Strasbourg

HAMON, 12, avenue Maréchal-Foch, Nice.

LARRAS, Arsenal, Toulon

LEVAIRE, 37, avenue Rapp, Paris (7<sup>e</sup>).

MOREL, Apartado, 225, Santo-Domingo  
(République Dominicaine)

MORISSON, 39, avenue de Paris, à Niort.

PÉTRY, Brest

RAULT (Jean), Conakry (Guinée françai-  
se)

THIRION, 10, rue de l'Esplanade, Metz.

VIRY (DE), Boulogne-sur-Mer

VITRY D'AVAUCOURT (DE), Montargis  
(Loiret).

WIDMER, Rouen.

##### II — MINES.

a) *Ingénieur en chef.*

M. REUFFLET, 103, rue Chevallier, Leval-  
lois (Seine)

b) *Ingénieurs ordinaires.*

MM.

BETLER, cité Fournier, Alger.

SCHNEIDER, Grenoble.

## IV

# Procès-verbaux des séances du Comité

---

SÉANCE DU 20 JUIN 1928.

La séance est ouverte à 14 heures, sous la présidence de M. DUSUZEAU, président.

Présents : MM. PARMENTIER, COLLIGNON, JACQUET, MAILL, WAHL, BLAU, BEAUFÈRE, CLAUDON, FONTAINE, GENTHIAL, GIRETEL, LUDINARD, RIDET, HÉMAR.

Excusés : MM. BÈS DE BERG, GEORGES, DE COUTARD.

### Tournée du P. C. M.

Le Comité prend connaissance des dispositions prises en vue de la tournée de la deuxième quinzaine de juillet. A la suite de renseignements recueillis sur place, quelques modifications insignifiantes seront à apporter à la partie française de la tournée. En Espagne, le programme prévu peut être conservé, mais certaines difficultés se sont présentées pour assurer le logement; ces difficultés sont actuellement résolues; toutefois, il sera nécessaire de limiter à 50 le nombre des participants à la partie espagnole de la tournée.

### Indemnités de fonctions.

M. LE PRÉSIDENT expose que, si un certain nombre de nos camarades sont personnellement intéressés par le relèvement des indemnités de l'article 2 du décret du 18 décembre 1906, d'autres, par contre, n'ont intérêt qu'à la modération des prélèvements prévus par l'article 1 du même décret.

Dans la séance du 22 février 1928 du Comité, M. le Président indiquait qu'il avait été informé que la Direction du personnel, au ministère des travaux publics, avait reçu des instructions pour prévoir, dans la préparation du budget de 1929, l'élévation de 10.000 à 20.000 francs du maximum des indemnités de fonctions de l'article 2, et que l'accord du Ministre des finances était obtenu à ce sujet.

Il résulte de nouveaux renseignements que, si l'accord de principe peut effectivement être considéré comme obtenu, il serait imprudent de considérer dès maintenant que nos démarches sont couronnées de succès; il peut être à craindre que le plafond de 20.000 francs ne soit atteint qu'en plusieurs étapes.

M. le Président ne perd pas de vue la question et fera, dès cet après-midi, diverses démarches en vue de hâter la réalisation de l'accord de principe.

D'autre part, M. le Président a été informé qu'un relèvement appréciable du crédit affecté aux indemnités de fonctions sera obtenu à peu près certainement sur l'exercice 1929. C'est là une première étape qui doit permettre de donner progressivement satisfaction aux camarades des ponts et chaussées par la modération des prélèvements de l'article 4, et qui assurera une satisfaction sérieuse aux camarades des mines. En résumé, si nos désirs ne sont pas réalisés entièrement cette année, le principe aura été posé, et un premier pas important aura été fait.

#### Commission Martin.

M. LE PRÉSIDENT a continué à suivre les travaux de la Commission Martin. Il informe le Comité que les ingénieurs T. P. E. entendus par la Commission ont obtenu de porter de 24.000 à 26.000 francs le plafond de leurs traitements. La stabilisation, sur le point d'intervenir, pose la question sur un terrain différent (ajustement des traitements au coefficient 5 avec une majoration éventuelle correspondant au cours réel de la vie). M. le Président a de sérieuses raisons pour penser que, dans ces conditions, et, étant donné que la majorité de la Commission Martin ne paraît pas se rendre un compte exact de la situation des ingénieurs des ponts et des mines, il n'est pas vraisemblable que cette Commission fasse un accueil favorable à nos réclamations. Et, en fait, il ne sera plus pratiquement utile que de voir ce qui se passera au ministère des finances, lorsque se posera la question des réajustements au coefficient 5. Cette mesure est actuellement à l'étude. La réalisation commencerait en 1929, et le prochain budget comporterait une première étape. Il est possible — sinon certain — que cette première étape donnerait aux ingénieurs une échelle au moins égale à celle que nous réclamions à la Commission Martin et qui comportait les quatre points suivants :

1° Il est impossible d'admettre qu'un ingénieur ayant l'instruction d'un ingénieur des ponts et chaussées et des mines, et débutant, comme la plupart d'entre eux, vers 25 ans, ne reçoive qu'un traitement de début de 18.000 francs;

2° On ne peut, de même, pas soutenir qu'il est raisonnable qu'un ingénieur en chef passe vingt-cinq ans de sa carrière pour voir son traitement progresser de 34.500 à 40.000 francs (augmentation de 5.500 francs) ;

3° Il est vain d'espérer qu'on ne trouvera guère d'ingénieurs consentant à faire un sacrifice pécuniaire appréciable en venant habiter à Paris pour passer inspecteurs généraux ;

4° L'industrie, de tout temps, a pris ses cadres parmi les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. Il existait, avant la guerre, une certaine proportion entre les traitements des ingénieurs au service de l'Etat et ceux qu'ils recevaient en passant dans l'industrie privée. La proportion n'est plus la même actuellement, et il est indispensable, si l'on veut maintenir l'équilibre et éviter un exode trop prononcé, de la rétablir.

Il résulte, par ailleurs, des renseignements que M. le Président a obtenus d'une source sûre, que nous ne serons convoqués que les derniers ; à ce moment, nous verrons dans quel sens il sera opportun et politique d'agir.

#### **Révision du décret du 10 mai 1854 modifié par celui du 14 mai 1908.**

Dans la séance du 27 mars 1928, il avait été indiqué qu'une Commission devait, à la suite d'une réclamation des architectes contre la participation du personnel des travaux publics à certains travaux, être constituée et comprendre divers représentants du ministère de l'intérieur, des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs T. P. E. et des architectes. Cette Commission n'est, à l'heure actuelle, pas encore constituée.

Le Comité prend connaissance, à ce sujet, d'une note adressée par un camarade, signalant que divers fonctionnaires d'autres corps, autorisés ou non, percevaient, pour des travaux particuliers, des honoraires à 5 p. 100 avec frais de déplacement comptés à part. Ces renseignements seront, le cas échéant, utilisés lorsque le moment en sera venu.

#### **Décorations.**

Dans la séance du 22 février, M. le Président, en informant le Comité des promesses de M. le Ministre des travaux publics, relatives à des décorations à attribuer à divers camarades, indiquait que, tout en exprimant sa reconnaissance à M. le Ministre, il ne lui avait pas caché que cette promesse n'empêcherait pas notre Association d'agir pour que l'augmentation considé-

nable des croix mises à la disposition du Ministre des travaux publics ne concorde pas avec une diminution du nombre des croix réservées aux fonctionnaires de ses services. A l'occasion de la prochaine promotion, M. LE PRÉSIDENT indique au Comité son intention de faire, auprès du Ministre, une nouvelle démarche à ce sujet.

La séance est levée à 16 h. 30.

*Le Président,*

DUSUZLEAU.

*Le Secrétaire,*

FONTAINE.

---

V

## Documents

---

### Correspondance

---

**Lettres échangées entre M. le Président du P. C. M. et M. le  
Ministre des Travaux Publics au sujet de la tournée d'étude  
organisée par l'association en 1928.**

Paris, le 23 juin 1928

Monsieur le Ministre,

Notre Association organise cette année une tournée d'étude du 17 au 27 juillet prochain, dont le programme comporte notamment les visites des usines de la Compagnie d'électricité industrielle à Bagnères-de-Luchon, des ouvrages du Chemin de fer transpyrénéen entre Ax-les-Thermes et Latour-de-Carol, des barrages de Labcuillouse et de Puyvalador dans les Pyrénées; — du port de Barcelone et des barrages de Camarasa et de Tremp en Espagne.

En raison du caractère technique que présente ce voyage, nous avons l'honneur de vous demander de vouloir bien autoriser les ingénieurs, membres de notre Association, à y prendre part et leur accorder une permission d'absence à cet effet, sous la réserve qu'ils obtiendront l'assentiment du préfet de leur département.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération et de mon respectueux dévouement.

Pour le Président .

*L'un des Vice présidents,*

Signé : PARMENTIER.

Paris, le 6 juillet 1928.

Monsieur le Président de l'Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines,

Vous m'avez fait connaître que l'Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines a l'intention d'organiser, du 17 au 27 juillet, une tournée d'études dont le programme comporte notamment les visites des usines de la Compagnie d'électricité industrielle à Bagnères-de-Luchon, des ouvrages du Transpyrénéen entre Ax-les-Thermes et Latour-de-Carol, des Barrages de la Bouillouse et de Puyvalador dans les Pyrénées, du port de Barcelone et des barrages de Camarasa et de Tremp en Espagne.

J'ai l'honneur de vous informer que j'autorise les ingénieurs, membres de l'Association, à prendre part à cette tournée, sous la réserve qu'ils obtiendront l'assentiment du préfet de leur département.

Il n'est pas nécessaire que les préfets avisent l'Administration des permissions d'absence qu'ils accorderont aux ingénieurs dans cette circonstance.

Je désirerai recevoir, au sujet de cette tournée, un compte rendu susceptible d'être inséré dans les *Annales des Ponts et Chaussées*.

Pour le Ministre des travaux publics :

*L'Inspecteur général des Services administratifs,  
Chef de Cabinet,*

Signé : PLYTAS.

---

## VI

*Le Comité donne connaissance aux camarades de la note ci-après, relative aux pensions des veuves en cas de décès résultant d'un accident en service commandé. Il les prie de lui signaler les observations auxquelles elle leur paraîtrait devoir donner lieu.*

### NOTE

#### **sur les pensions des veuves en cas de décès résultant d'un accident en service commandé**

Le régime des pensions envisagées est défini par la loi du 11 avril 1924. Sous réserves de certains maxima ou minima (par exemple, les pensions attribuées aux enfants ne peuvent pas, au total, être inférieures au montant des indemnités pour charge de famille dont le père bénéficierait de leur chef s'il était vivant), leur montant est calculé d'après la pension d'ancienneté ou la pension d'invalidité auxquelles le père aurait pu prétendre à la date de son décès; celles-ci prennent pour base les traitements et indemnités soumis à retenues dont le fonctionnaire a bénéficié pendant ses trois dernières années d'activité.

Les droits à la pension d'ancienneté et son montant dépendent de la durée des services, en fonction de leur nature (service actif ou sédentaire); le montant de la pension d'invalidité dépend des mêmes éléments.

Les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines sont classés dans la catégorie « service sédentaire »; en général, la durée des services actifs dont ils peuvent se prévaloir est courte (service militaire, Ecole polytechnique); les bonifications correspondantes sont donc peu importantes; elles seront négligées pour simplifier l'exposé.

Par ailleurs, on supposera que le traitement et les indemnités soumises à retenue dont le fonctionnaire a bénéficié pendant ses trois dernières années d'activité ont été constants.

Enfin, on laissera de côté le cas exceptionnel de décès à la suite d'un acte de dévouement.

Le cas le plus défavorable est alors celui du décès avant vingt ans de service; quelle que soit la durée des services, la pension de la veuve est alors égale au sixième du dernier traitement d'activité, celle de chaque enfant en principe au trentième du



dernier traitement d'activité. Voici, avec les conventions ci-dessus, et d'après les traitements en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 1926, quelques chiffres :

GRADES ET CLASSES.	TRAITEMENT D'ACTIVITÉ.			TOTAL DES PENSIONS DES AYANTS CAUSE				
	Traitement du grade	Indemnité article 2.	Total	Veuve sans enfant.	Veuve et 1 enfant	Veuve et 2 enfants	Veuve et 3 enfants	Veuve et 4 enfants.
	fr.	fr.	fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Ingénieur ordinaire, 3 <sup>e</sup> classe, 2 <sup>e</sup> échelon . . .	18.000	»	18.000	3.000	» 3 654 80	4 461 20	5 670 80	7 082 »
id.	18.000	6 000	24.000	4.000	» 4 800 »	5 600 »	6 670 80	8 082 »
Ingénieur en chef, 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	34.500	»	34.500	5.700	» 6 900 »	8.050 »	9 100 »	10 300 »
id.	34 500	10.000	44 500	7 416 66	8 899 99	10.383 32	11 866 60	13 349 98

Sans être très brillants, ces chiffres ne sont plus aussi ridicules que ceux qui résultaient des traitements antérieurs au 1<sup>er</sup> août 1926. Ils paraissent, tout au moins pour les veuves, supérieurs à ceux qui résulteraient de l'application de la loi de 1898 sur les accidents du travail.

Des améliorations peuvent toutefois être envisagées par divers moyens :

I. — Toute amélioration du traitement et des indemnités soumise à retenue aura son effet sur les pensions des veuves et des orphelins, dans les limites du maximum fixé par la loi à la pension d'ancienneté qui sert de base à la liquidation. Ceci souligne à nouveau l'intérêt du relèvement des indemnités de l'article 2, dont le P. C. M. poursuit énergiquement la réalisation.

II. — Le classement dans le service actif entraînerait des améliorations notables dans tous les cas où le décès serait survenu après seize ans et huit mois de service. Malheureusement, le nombre des catégories de fonctionnaires qui ont demandé à bénéficier d'une telle mesure est considérable et il est à craindre, par suite de l'opposition du ministère des finances, que les démarches faites auprès de M. le député Charlot, après le vœu émis par le Comité en séance du 12 avril 1927, ne reçoivent aucune suite favorable.

III. — L'article 21, paragraphe 2, de la loi du 14 avril 1924, tenant compte du risque colonial, fixe, pour les fonctionnaires coloniaux, un minimum de pension d'invalidité égal au minimum

de la pension d'ancienneté afférente au dernier traitement d'activité, les services étant accrues des bonifications coloniales et du bénéfice des campagnes.

Les pensions de la veuve et des orphelins d'un fonctionnaire colonial décédé à la suite d'une invalidité contractée en service sont ainsi au moins égales à un quart et un vingtième du dernier traitement d'activité.

On pourrait songer à demander, sinon pour tous les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, du moins pour certaines catégories d'entre eux, tels que les *ingénieurs des mines en service ordinaire*, dont les fonctions comportent des risques particuliers, le bénéfice de dispositions analogues. Bien évidemment, ce bénéfice devrait être étendu aux ingénieurs des T. P. E. correspondants.

Des démarches dans ce sens seraient très aléatoires, en raison de l'opposition probable du Ministre des finances; peut être aurait-on toutefois plus de chance de réussir que pour le classement dans le service actif.

IV. — Les pensions aux militaires ou à leurs ayants cause ont une base assez différente de celle des fonctionnaires civils; la loi de 1924 se réfère, dans presque tous les cas qui concernent les invalidités, surtout survenues en service commandé, à la loi du 31 mars 1919.

Rapportées aux traitements des militaires, les pensions correspondantes des veuves et des orphelins paraissent relativement plus avantageuses, mais il n'y aurait, en valeur absolue, aucun intérêt à rechercher pour les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines des assimilations.

V. — Le statut des fonctionnaires de l'aéronautique, actuellement à l'étude, prévoit à la charge de l'Etat des assurances sur la vie (100.000 francs, 200.000 francs) au bénéfice des fonctionnaires qui viendraient à décéder des suites d'un accident de vol. La même solution pourrait, dans une certaine mesure, se justifier pour certaines fonctions des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, bien que les risques courus soient, dans l'ensemble, moins sérieux que ceux du personnel navigant.

VI. — Les risques courus, par les ingénieurs des mines en particulier, dans l'exercice de leurs fonctions, sont inhérents pour la plupart aux exploitations et établissements qu'ils contrôlent. Si le décès de l'ingénieur des mines est dû à une faute lourde de l'exploitant ou de son personnel, l'exploitant est, semble-t-il, civilement responsable du dommage causé; mais si la faute lourde ne peut pas être établie, il ne semble pas que l'exploitant ait actuellement à supporter la charge d'une indemnité ou d'une pension.

Pour améliorer la situation des veuves et orphelins d'un ingénieur des mines décédé à la suite d'un accident survenu dans

un établissement *soumis à son contrôle*, on pourrait envisager un cumul de la pension supportée par l'Etat dans les conditions que nous avons exposées plus haut et d'une pension ou indemnité mise par la loi systématiquement à la charge de l'exploitant, même si la faute lourde n'est pas établie.

Autrement dit, le contrôlé assurerait les risques courus dans son établissement par le contrôleur, comme il assure les risques courus par son personnel.

Une telle disposition devrait être édictée par une modification à la loi de 1898 sur les accidents du travail, et non de la loi du 14 avril 1924 sur les pensions du personnel de l'Etat.

Il ne semble pas que la charge correspondante serait très lourde pour les exploitants; cette solution aurait l'avantage de ne pas grever le budget de l'Etat.

Les ingénieurs des ponts et chaussées chargés d'un contrôle de distribution d'énergie électrique, les inspecteurs du travail seraient, en particulier, intéressés comme les ingénieurs des mines par cette innovation.

VII. — Enfin, une solution très satisfaisante serait obtenue par le vote du projet de loi rapporté en juillet 1926 par M. le député Gros, et tendant à modifier très largement la loi du 9 avril 1898.

En particulier, l'Etat serait assujéti, comme tout autre employeur, aux indemnités pour accidents survenus par le fait du travail (incapacités temporaires, permanentes ou mort). Il est prévu explicitement que « les rentes allouées par application de la loi du 9 avril 1898 ou les lois subséquentes qui l'ont modifiée ou complétée, se cumuleront avec les pensions d'invalidité ou de retraite auxquelles peuvent avoir droit les intéressés en vertu de leur statut personnel et pour la constitution desquelles ils ont été appelés à subir une retenue sur leur traitement ou salaire ». Le cumul s'entendrait aussi, sans nul doute, pour les veuves et les orphelins qui bénéficieraient ainsi simultanément des rentes prévues par la loi du 14 avril 1924 et des rentes résultant de la loi sur les accidents du travail. Ces dernières seraient d'ailleurs sensiblement améliorées par la suppression de tout maximum du salaire de base.

Il est à remarquer que l'assujettissement de l'Etat et le cumul avaient déjà fait l'objet d'un projet de loi déposé, en avril 1925, par M. Justin Godard, Ministre du travail, au nom du gouvernement.

Le rapport de M. Gros était présenté au nom de la Commission d'assurance et de prévoyance sociales de la Chambre. Il ne semble pas que la Commission des finances ait formulé encore son avis. Il paraît vraisemblable, d'après diverses informations, que les dispositions essentielles du projet de loi envisagé soient adoptées, au cours de la prochaine législature, sans avoir à redouter d'opposition du côté du ministère des finances.

## VII

### Assurances contre l'Incendie et assurances sur la Vie

---

A la demande de M. Loyre d'Arbouville, assureur-conseil, qui assure l'Association des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, une note avait déjà été insérée au *Bulletin du P. C. M.*, pour aviser les camarades des avantages qu'il pouvait y avoir, pour eux, à profiter, pour contracter une assurance-accidents, des tarifs particulièrement réduits déjà consentis aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

M. Loyre d'Arbouville se met également à la disposition des camarades désireux de contracter soit une assurance contre l'incendie, soit une assurance sur la vie.

Dans le premier cas, il se fait fort d'obtenir une tarification réduite pour les membres de notre Association.

Dans le second cas, il est à même de leur proposer une combinaison nouvelle, comportant des primes variables s'adaptant à la faculté d'épargne de l'assuré.

Les camarades que la question intéresserait auront à s'adresser directement à : M. LOYRE D'ARBOUVILLE, 77, avenue de La Bourdonnais, PARIS (VII<sup>e</sup>).

---

## VIII

---

### Postes d'ingénieurs actuellement vacants ou susceptibles de le devenir prochainement.

---

#### SERVICES DÉTACHÉS.

##### 1° *Ministère de la marine.*

Cherbourg : Direction des travaux maritimes.

Rémunération. — Traitement du grade.

Indemnité de résidence de 1.245 francs, plus 12 p. 100.

Allocation spéciale de 9.000 francs (ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> ou de 2<sup>e</sup> classe).

Assimilation. — Ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe : lieutenant de vaisseau; ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe : capitaine de corvette.

##### 2° *Algérie.*

Bougie, Batna.

##### 3° *Afrique équatoriale française.*

Le gouverneur général de l'Afrique équatoriale française demande de jeunes ingénieurs des ponts et chaussées pour occuper notamment les emplois de chefs de service de la construction du chemin de fer (division Brazzaville), de l'exploitation provisoire entre Brazzaville et Mindouli, des travaux publics à Pointe-Noire. Un autre ingénieur serait adjoint à l'inspecteur des travaux publics de la colonie.

Ces fonctionnaires devront prendre l'engagement de servir en A. E. F. pendant une durée effective de deux ans.

Les émoluments annuels d'un ingénieur de 3<sup>e</sup> classe ayant au moins un an d'exercice en France atteindraient le chiffre global d'environ 80.000 francs pendant le séjour dans la colonie.

Les candidats désireux de poser leur candidature à l'un des postes ci-dessus devront adresser les demandes de renseignements complémentaires *directement* au ministère de la marine (Service des Travaux maritimes), au Gouvernement général de l'Algérie (Direction des Travaux publics) et au ministère des colonies (Inspection générale des Travaux publics).

---

Le Gerant : M. LE CREURER,

117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (6<sup>e</sup>).

---

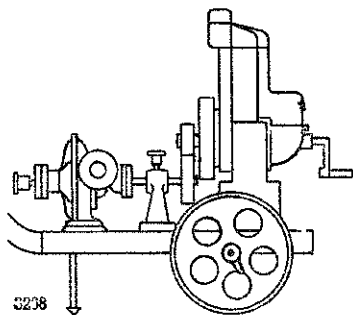
**Pompez le goudron  
les silicates  
ou le bitume**

comme de l'eau claire avec la Pompe Mouvex. Construite dans une usine modèle par des techniciens expérimentés cette pompe est spécialement conçue pour les liquides épais et visqueux. Elle ne présente ni clapet, ni soupape, ni ailettes, toutes causes de pannes et d'usure, le fluide passe à l'intérieur sans changement de direction ni de vitesse. L'absence de frottements et une vitesse lente, une grande simplicité mécanique en font la pompe parfaite dans les cas difficiles.

**POMPES**

**MOUVEX**

Demandez renseignements à A PETIT  
Ing. E.C.P., Hydraulicien - 8, rue  
du Sabel - PARIS (12)



3238

# POUR DEVENIR INGÉNIEUR

DES TRAVAUX PUBLICS — TOPOGRAPHE — ARCHITECTE  
MÉCANICIEN — ÉLECTRICIEN — METALLURGISTE — DE MINES

SUIVEZ L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET SCIENTIFIQUE

**SUR PLACE ou PAR CORRESPONDANCE**

DE L'ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS, DU BATIMENT  
ET DE L'INDUSTRIE

**(L'ÉCOLE CHEZ SOI)**

la première école d'enseignement PAR CORRESPONDANCE  
fondée en Europe, créée en 1891, 383 cours, 204 professeurs,  
la seule au monde avec vaste école d'application de 7 hectares

Renseignements gratuits sur demande à la Direction de l'École,  
14, rue du Sommerard, Paris-V<sup>e</sup>.