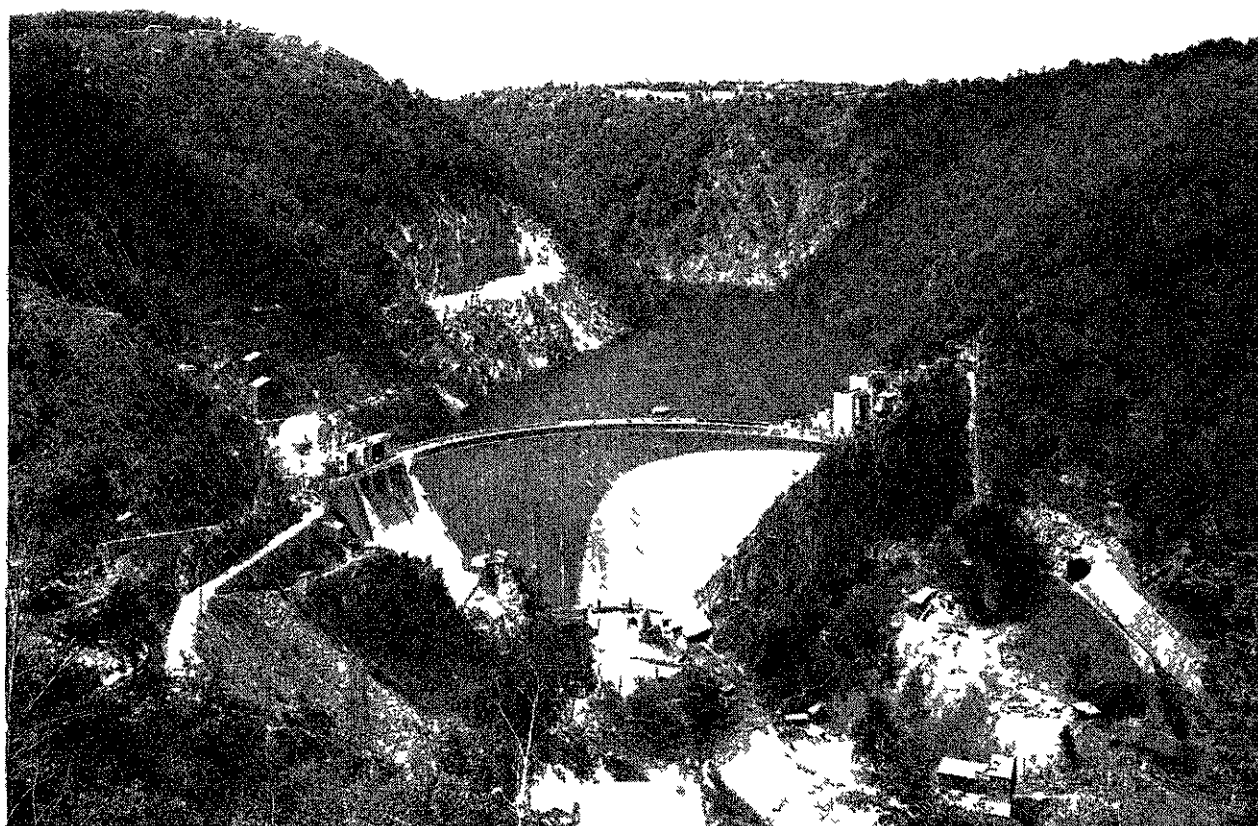


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

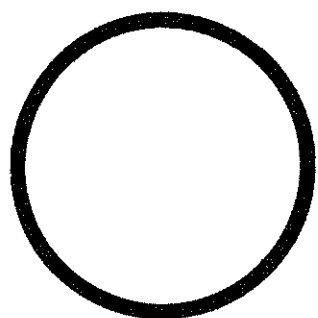
BULLETIN
DU

P.C.M.

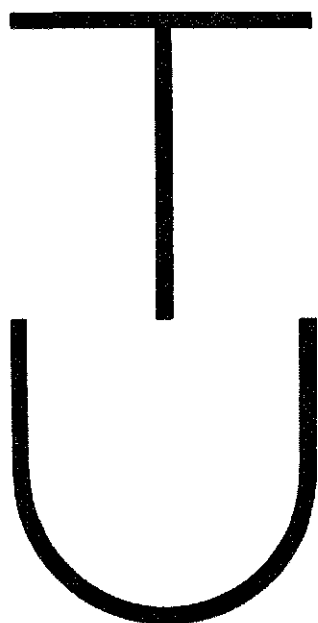
SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
26, Rue des Saints Pères, PARIS



LE BARRAGE DE MARÈGES



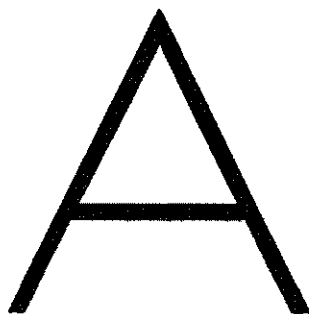
L'Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier (OTUA) est un organisme d'études techniques, patronné par le monde français de l'acier.



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.

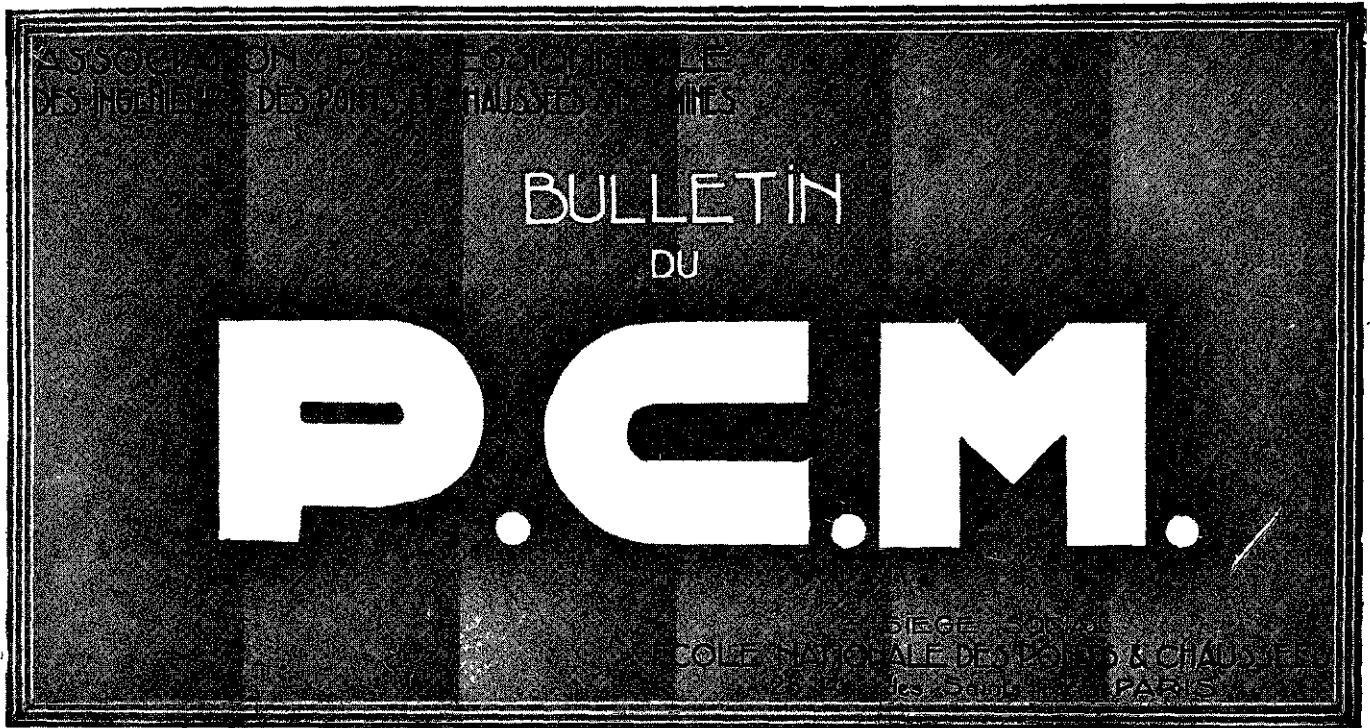


OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8^e)

Téléphone : LABORDE 72-13



Service Publicité : J. ARNAUD, 19, Avenue Félix-Faure, Paris 15^e. - Tél. : Lecourbe 97-42.

SOMMAIRE

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES DU COMITÉ :

Séance du 23 novembre 1937..... 273

ACTIVITÉ DES GROUPES :

Groupe des Mines. Séance du 23 novembre 1937. 277

ACTIVITÉ DE LA FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS DES CADRES SUPÉRIEURS TECHNIQUES DES SERVICES PUBLICS.... 278

DOCUMENTS DIVERS :

Offre d'emploi 279

Ventilation, dans le temps, des honoraires pour travaux (Extrait des débats parlementaires. — Intérieur). 280

Intervention du Service Vicinal dans le Contrôle technique des travaux d'utilité départementale et communale. (Circulaire du ministre de l'Intérieur). 280

Fournitures délivrées, à titre gratuit ou onéreux, aux Officiers de réserve.... 280

NOTES ET COMMUNICATIONS DIVERSES :

Note sur les visites de travaux qui ont suivi l'Assemblée annuelle de 1937 de la Commission internationale Permanente des Congrès de Navigation et notamment sur la construction d'une grande artère navigable du Rhin au Danube (*Suite et fin*) 281

Note du P.C.M. sur l'organisation nouvelle du service du Contrôle des Transports..... 285

Élections générales 1938 289

Abonnements collectifs 289

Society of American Military Engineers 290

Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics. 290

Institut technique du Bâtiment et des Travaux publics. Centre d'études supérieures..... 290

TEXTES RÉGLEMENTAIRES POUVANT INTERESSER LES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES .

Attribution du titre d'Ingénieur diplômé aux anciens élèves de l'École Polytechnique. — Décret du 16 octobre 1937 (Défense nationale)..... 292

Règlement sur la solde et les allocations aux fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux. — Décrets du 16 octobre 1937 (Colonies)	292	Commission centrale des machines à vapeur (réorganisation)	295
Cumuls de retraites, de rémunérations et de fonctions. — Décrets du 19 octobre 1937 (Travaux publics)	292	Conseil supérieur des transports (nomination des membres, — Secrétariat)	296
MODIFICATIONS DANS L'ORGANISATION, LES FONCTIONS ET LA COMPOSITION DES COMMISSIONS, COMITÉS, ADMINISTRATIONS ET OFFICES :		Comité auprès de l'Office national des combustibles (création)	298
Commission militaire supérieure des chemins de fer (nomination)	294	Conseil général des Ponts et Chaussées (nomination)	299
Conseil supérieur de l'électricité (désignation de rapporteurs)	294	NOMINATIONS. — RADIATIONS. — MISES A LA RETRAITE. — DIVERS	
Comité permanent des services automobiles institué par l'article 10 de la loi du 21 août 1923 (modification de sa composition)	294	MUTATIONS.	
		MODIFICATIONS DANS LA RÉPARTITION DES SERVICES	
		COMMUNICATIONS PERSONNELLES	



PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du 23 novembre 1937

Présents : MM. Dauvergne, Beau (Ch.), Charrueau, Chavagnac, Curet, Desportes (remplaçant M. Schneider), Dorges, Favières, Guillot, Koch, Lapébie (Jean), Olivier, Parent, Renaud (Bernard), Valentin, Wahl.

M. Jouvent, Elève Ingénieur, assiste à la séance.

Excusés : MM. Cazes, Genthial, Luzinier, Piétri, Pizon, Rodhain, Rossignol de Fargues, Thibault.

Rectificatif au procès-verbal de la séance du 26 octobre 1937.

M. Dorges, non porté parmi les membres présents, assistait à cette séance.

ORDRE DU JOUR :

- 1° Cumuls ;
- 2° Situation financière de l'Association. — Projet de budget 1937-1938 ;
- 3° Tournée 1938 ;
- 4° Relations avec les Collectivités électrifiées (Contrôle des distributions communales d'énergie électrique) ;
- 5° Activité de la Fédération des Cadres supérieurs techniques des Services publics ;
- 6° Service Hydraulique ;
- 7° Contrôle du Gaz ;
- 8° Service de la Pêche fluviale ;
- 9° Réforme de la Voirie ;
- 10° Situation militaire des Ingénieurs ;
- 11° Fixation de la prochaine séance du Comité.

1° Cumuls.

M. le Président fait connaître que la Direction du Personnel a procédé au classement des postes dans les diverses catégories et a appelé, dans un esprit de collaboration dont il y a lieu de remercier M. le Directeur du Personnel, les représentants du P.C.M. à collaborer à ce classement qui fera l'objet d'un prochain arrêté. En fait, les écètements ne joueront que pour un petit nombre de postes.

Au sujet de l'application des règles des cumuls, M. Wahl signale à l'attention du Comité la réponse du Ministre de l'Intérieur à la question écrite n° 4278, posée par M. Saint-Venant, député (J. O. du 19 novembre 1937) ; aux termes de cette réponse, les rémunérations afférentes à des travaux exécutés antérieurement au 30 octobre 1936 n'entrent pas en compte dans le calcul des cumuls.

M. le Président fait connaître que le texte *in extenso* de cette question et de la réponse sera publié dans le Bulletin de novembre 1937.

M. le Président ajoute, qu'en ce qui concerne les Ponts et Chaussées et les Mines, un membre de la Commission Supé-

rieure des Cumuls lui a fait connaître que cette Commission avait terminé temporairement ses travaux ; elle n'y reviendra que lorsqu'elle examinera dans l'ensemble la situation de tous les fonctionnaires. Actuellement elle serait occupée à l'examen de la situation des fonctionnaires de l'Instruction publique.

MM. Wahl et Renaud demandent quelles règles devront être appliquées aux cumuls du Personnel du Service Vicinal.

Le Comité estime qu'il appartient au Préfet de saisir le Ministre de l'Intérieur de la question.

M. Wahl signale le cas des projets importants, nécessitant plusieurs années d'études et exécutés au cours d'une même année.

M. le Président estime logique qu'une ventilation soit faite sur les années intéressées, en tenant compte des rémunérations dues tant pour l'établissement du projet que pour la surveillance de l'exécution des travaux.

M. Koch signale l'avantage, des errements appliqués dans le département de la Seine et consistant dans le paiement « d'acomptes d'ordre » à valoir sur les honoraires de l'exercice.

M. Guillot tient à préciser que lors de la ventilation les règles du cumul ne joueront que sur les honoraires et indemnités acquis à partir de la date d'application des règles sur les cumuls, les autres droits acquis avant cette date ne doivent pas entrer en ligne de compte.

M. le Président estime que cette mesure est la plus équitable.

2° Situation financière de l'Association.

M. le Président donne connaissance au Comité des comptes provisoires de l'exercice 1936-1937 et du projet de budget établi pour 1937-1938.

Le dernier exercice, qui vient de se terminer le 31 octobre, se serait terminé avec un solde positif si les conditions économiques du début de l'année s'étaient maintenues ; mais du fait de l'augmentation progressive des frais d'impression, il se soldera par un déficit d'environ 12 000 francs.

Pour l'exercice en cours, la situation s'aggravera du fait que la majoration des mêmes frais s'appliquera à tous les numéros du Bulletin et que l'augmentation sur le papier — dont le stock sera épuisé en janvier — jouera sur les 2/3 de ces numéros. Dans ces conditions, le déficit pour le dit exercice serait porté à plus de 22 000 francs.

Pour réduire ce déficit, le Président propose à la fois de réduire les dépenses et d'augmenter les recettes :

Pour les dépenses, l'impression du Bulletin en province et le choix d'un papier de qualité plus modeste permettraient d'économiser environ 6.000 francs.

Pour les recettes, la publication régulière d'articles techniques — qui faciliterait la conclusion des contrats de publicité — et de l'insertion d'articles de publicité technique sous une rubrique spéciale permettrait d'espérer une augmentation des recettes de publicité de 10.000 francs environ.

M. le Président insiste à nouveau pour que les Camarades envoient à l'avenir de courtes notices techniques avec schémas et photos, sur les travaux les plus intéressants; il demande aux délégués de groupes d'intervenir à cet effet auprès de leurs mandants.

Enfin, pour combler entièrement le déficit, il conviendrait d'augmenter les cotisations dans une certaine proportion, aussi réduite que possible.

M. le Président propose l'adoption des chiffres suivants :

Pour les Inspecteurs Généraux et les Ingénieurs en Chef en activité de service, en congé H.C. ou en disponibilité, 120 francs au lieu de 100 francs actuellement.

Pour les Ingénieurs ordinaires en activité de service, en congé H.C. ou en disponibilité (sauf ceux du dernier échelon), 80 au lieu de 70.

Pour les Ingénieurs ordinaires, dernier échelon, en activité de service, 55 au lieu de 50.

Pour les Inspecteurs généraux et les Ingénieurs en Chef en retraite, 45 au lieu de 40.

Pour les Ingénieurs ordinaires en retraite, 35 au lieu de 30.

Les cotisations annuelles pourraient être rachetées soit par un versement unique de 1.200 francs, soit par 4 versements annuels de 375 francs. Les membres qui rachèteraient leur cotisation par une somme de 1.800 francs recevraient le titre de « membres bienfaiteurs ».

L'application de ces majorations permettrait un accroissement des recettes de l'ordre de 6.000 à 7.000 francs.

M. le Président fait ressortir la modération de ces majorations, comprises entre 10 et 20 %. La plupart des publications périodiques, non subventionnées, ont dû, en effet, augmenter leurs tarifs de 50 à 60 %.

M. le Président remercie M. Houbin des efforts dont il a fait preuve avec M. Arnaud pour assurer la publication du Bulletin dans les meilleures conditions; un gros effort leur sera demandé pour augmenter la publicité de l'exercice en cours et assurer l'équilibre financier du Bulletin.

Le Comité approuve le projet de budget qui lui est présenté par le Président et décide que l'augmentation des cotisations sera soumise à la prochaine assemblée générale.

3° Tournée 1938.

Le Comité décide de reprendre l'organisation de la tournée en Corse, qui avait dû être abandonnée en 1936, et de la compléter par la descente du Rhône et la visite des chantiers les plus intéressants de la région du Sud-Est.

La date de cette tournée sera fixée ultérieurement.

4° Relations avec la Fédération des Collectivités électri- fiées (F.C.E.).

M. le Président fait connaître que notre position essentielle est la défense de la fonction publique, la sauvegarde de

la situation morale et matérielle du Corps des Ponts et Chaussées, le souci du maintien du libre choix des Contrôleurs par les Communes. Il demande à *M. Parent* de présenter un résumé objectif de l'état actuel de la question.

M. Parent met le Comité au courant des réunions qui ont eu lieu entre les délégués de la Fédération (MM. Gilberton, Herzog et Lécuyer) et les représentants du P.C.M. et du Syndicat des Ingénieurs des T.P.E.

Une première réunion, tenue le 9 novembre, a été une réunion de pure forme, destinée à une prise de contact.

Au cours de la seconde séance, tenue le 20 novembre, les représentants de la Fédération ont apporté un projet de protocole concernant particulièrement la situation des Ingénieurs des T.P.E. qui exercent le Contrôle à titre personnel; la F.C.E. accepte de leur conserver leur situation; ces fonctionnaires resteront à la disposition de la même Collectivité, mais ils agiront dans le cadre des directives de la F.C.E. et ils apporteront leur concours à la F.C.E.

La situation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés du Contrôle à titre personnel pourrait être réglée d'une manière analogue.

Au cas où le fonctionnaire viendrait à changer de poste, la Fédération ne verrait aucun inconvénient à ce que son successeur conservât les mêmes avantages, sous réserve de l'accord de la municipalité ou du Syndicat.

Le projet de protocole ne tient pas compte des contrôles qui sont organisés en faveur du service soit à titre « personnel », soit d'office.

A ces questions la Fédération a répondu que son apparition dans un département doit entraîner la disparition du contrôle d'office; quant au contrôle par le Service à titre « personnel », elle ne l'a pas envisagé, car elle estime, d'une part, que l'Ingénieur en Chef ne peut être à la fois contrôleur et contrôlé, et d'autre part, que le personnel des Ponts et Chaussées ne peut bénéficier d'une rémunération relative à un service de contrôle sans y avoir été autorisé par un décret spécial. Toutefois, en cas d'exercice de contrôle par le Service nommé désigné (et non d'office), la Fédération serait disposée à envisager les mêmes modalités que dans le cas du contrôle exercé par un fonctionnaire, mais à titre provisoire tant que le crédit alloué aux fonctionnaires de l'Etat dans le chapitre correspondant du budget ne sera pas augmenté.

Enfin, les Communes non encore électrifiées (2.200 environ sur un total de 40.000) conserveraient le choix de leur contrôleur.

La Fédération doit examiner ces différents points et préparer un projet de protocole complété qui sera examiné par les parties intéressées au cours d'une prochaine réunion.

M. Parent signale en outre les difficultés présentées par le maintien nécessaire de la hiérarchie en cas d'exercice du Contrôle à titre personnel par le Service ou par des agents du Service.

M. le Président fait observer que la question soulevée par la Fédération et relative à l'autorisation, par décret, de la perception des frais de Contrôle, n'a rien à voir avec la question de fond actuelle; il s'agit d'une simple lettre adressée par le Directeur de la Comptabilité du Ministère des Finances au Ministre des Travaux Publics, au sujet de laquelle celui-ci n'a pas donné son accord et qui ne peut modifier les lois et décrets réglementaires permettant l'exercice de Contrôle par les fonctionnaires des Ponts et Chaussées.

M. Bernard Renaud fait remarquer que l'objection de la Fédération au sujet de l'Ingénieur en Chef à la fois contrôleur et contrôlé est mal fondée. Le Payeur des Finances n'est-il pas en même temps le payeur des communes, et l'Ingénieur en Chef chargé du Contrôle général paraît particulièrement bien placé pour défendre les intérêts des communes.

M. Parent estime qu'avant de pousser la discussion plus avant, il conviendrait de connaître le détail de l'organisation du contrôle dans chacun des départements.

M. le Président propose l'envoi aux Ingénieurs en chef des départements d'un questionnaire très précis, auquel il devra être répondu dans les huit jours. En outre, la prochaine réunion avec les représentants de la Fédération devant avoir lieu le 21 décembre, il demande au Comité de fixer sa séance de décembre au mardi 14 décembre, ce qui lui permettrait de prendre position en toute connaissance de cause.

M. Parent accepte de préparer le texte de ce questionnaire.

M. le Président invite les Délégués des groupes à apporter, pour la séance du 14 décembre, l'avis de leur groupe sur les conditions éventuelles d'une entente, notamment les deux cas suivants : exercice du Contrôle à titre personnel, soit par un Ingénieur, soit par le Service.

5° *Activité de la Fédération des Associations des cadres supérieurs des Services Publics.*

M. le Président fait connaître qu'une délégation du Bureau de la Fédération a fait, le 12 novembre, une démarche auprès de *M. le Président du Conseil* pour demander la suppression de l'abattement de 20 % sur les indemnités de fonctions.

M. le Président Chautemps, à qui ont été remises deux notes, qui figureront au Bulletin de novembre, a réservé un accueil très favorable à la délégation, à laquelle il a conseillé d'intervenir auprès du Ministre des Finances; *M. Chautemps* a promis son arbitrage en cas de désaccord.

M. le Président a fait ensuite une démarche auprès de *M. Brunet*, Sous-Secrétaire d'Etat aux Finances; *M. Brunet* a regretté que les Ministres intéressés n'aient pas fait état de la suppression de l'abattement dans le projet de budget de 1938; il a estimé qu'il y avait lieu pour chaque Association d'intervenir auprès de son Ministre pour que celui-ci saisisse de la question le Ministre des Finances.

M. le Président a préparé à cet effet une lettre qui sera remise à *M. le Ministre des Travaux Publics*, et dans laquelle il demande en outre que le plafond de l'indemnité soit porté à 25.000 francs.

M. Charrueau signale que la mesure est urgente, pour remédier notamment à la situation des Ingénieurs de l'Administration Centrale.

M. le Président fait enfin connaître que, comme suite à la suggestion qu'il avait formulée avant les dernières vacances, la Fédération des Cadres Supérieurs Techniques poursuit l'étude de la formation d'une Association élargie, comprenant l'ensemble des cadres supérieurs des Grands Corps,

Administrations et Services de l'Etat. Les pourparlers se poursuivent favorablement, car cette formation répond à la nécessité absolue pour les cadres supérieurs de s'unir pour défendre la position qu'ils occupent dans l'échelle des valeurs sociales.

6° *Service Hydraulique.*

M. le Président rappelle que des difficultés se sont produites avec le Génie Rural pour l'application des récentes dispositions réglementaires prises unilatéralement par le Ministre de l'Agriculture, notamment en ce qui concerne les Syndicats qui utilisent les eaux du domaine public.

Il est indispensable que les Ingénieurs en Chef signalent ces difficultés par rapport spécial adressé au Ministre des Travaux Publics (Direction des Voies navigables) et *M. le Président* demande aux délégués de groupe de bien vouloir intervenir en ce sens auprès des Ingénieurs en Chef des Départements. Il s'agit d'une question très importante pour nos Corps, les attributions spécifiquement « Travaux Publics » devant être exercées par les Ingénieurs de nos Corps.

M. Bernard Renaud estime que le Ministre devrait demander aux Ingénieurs en Chef copies des procès-verbaux des conférences Service Hydraulique, Génie Rural, de manière à s'assurer de la correction du partage des attributions; il a appris, en effet, que, dans certains départements, non seulement on a remis au Génie Rural des services qui, aux termes des récentes instructions du Ministère de l'Agriculture, doivent ressortir à ce Ministère, mais encore d'autres services qui relèvent des attributions mêmes du Ministère des Travaux Publics concernant par exemple des syndicats de défense contre la mer; de telles erreurs doivent être rectifiées au plus tôt.

M. le Président interviendra en ce sens auprès de *M. le Directeur des Voies Navigables*; il insiste toutefois pour qu'en cas de difficulté ou de doute, les Ingénieurs en Chef en réfèrent immédiatement au Ministre (Direction des Voies Navigables). En cette question, la collaboration de tous les Ingénieurs est indispensable, et *M. le Président* fait appel à leur esprit d'initiative, à leur sens de la responsabilité et de défense de leurs fonctions essentielles; l'application du décret du 30 juin 1937 doit être faite dans les limites de l'accord du 30 juin 1932 signé des deux Ministres.

MM. Wahl et *Dorges* demandent également que le Ministre précise sa position en ce qui concerne les adductions d'eau; le contrôle des adductions d'eau exécutées par le Service des Ponts et Chaussées et le Service Vicinal doit être exercé par ces Services. Il n'est pas justifié que le Génie Rural qui, en 1929, refusait d'être contrôlé par le Service des Ponts et Chaussées, contrôle ce Service depuis 1936; une entente doit pouvoir être obtenue en la matière.

7° *Contrôle du Gaz.*

M. le Président fait connaître que le décret devant rattacher le Contrôle du Gaz au Ministère des Travaux Publics n'est pas encore intervenu. Un nouveau projet serait actuellement en voie d'élaboration. Il paraît devoir aboutir assez prochainement en raison de l'accord de principe des Ministres des Travaux Publics et de l'Intérieur.

8° *Service de la pêche fluviale.*

M. Bernard Renaud rappelle que le Ministère de l'Agriculture a demandé que toutes les attributions de la pêche fluviale soient rattachées à l'Administration des Eaux et Forêts, quels que soient les cours d'eau en cause. *M. Elbel*, député, avait déposé une proposition de résolution en ce sens, qui vient d'être rapportée d'une façon favorable par *M. le député Courtehoux*. Mais la question soulève des objections du Ministère des Travaux Publics.

M. Koch signale un inconvénient de l'abandon du service par les fonctionnaires des Ponts et Chaussées, qui manqueront de moyens d'action pour lutter efficacement contre la pollution des rivières.

M. Bernard Renaud suggère l'envoi d'une circulaire demandant l'avis des Ingénieurs en Chef intéressés (Rivières canalisées et canaux) sur les avantages ou les inconvénients de la proposition de résolution de *M. Elbel* et, en cas d'avis défavorable, sur la nécessité de l'unification des règlements de police.

M. le Président étudiera les conditions d'élaboration et d'envoi d'une telle circulaire.

Toutefois, avant d'adresser cette circulaire, *M. le Président* en référera à *M. le Directeur des Voies Navigables*. Il estime que la question de l'unification des règlements de police pourrait d'ailleurs être résolue par voie d'entente directe entre les Directions intéressées des Travaux Publics et de l'Agriculture, et sans qu'interviennent de nouveaux décrets.

9° *Réforme de la Voirie.*

M. Bernard Renaud rend compte des travaux de la Commission; cette dernière a établi un projet de réforme dont *M. Renaud* remettra le texte au Comité.

Ce projet comprend plusieurs titres dont certaines dispositions semblent pouvoir aboutir rapidement, tandis que d'autres, et en particulier celles du titre IV, soulèvent de nombreuses et importantes difficultés.

Or la majorité des membres de la Commission a décidé que le projet devrait être adopté dans son entier; dans ces conditions, on ne peut espérer voir aboutir la réforme avant longtemps.

M. Bernard Renaud remettra d'ailleurs une note — qu'il rédigera avec *M. Bedaux* — qui sera publiée au Bulletin et qui justifiera la position prise par les représentants du P.C.M.

10° *Situation militaire des Ingénieurs.*

M. Beau signale que le Ministère de la Guerre s'inquiète du fait qu'un certain nombre d'Ingénieurs donnent leur démission d'officier faute d'obtenir un avancement raisonnable. Or l'Etat-Major compte beaucoup sur les fonctionnaires des Ponts et Chaussées pour l'organisation de ses services de transports; un espoir apparaît donc de voir le Ministère de la Guerre envisager maintenant la question de l'avancement en grade et le retour aux errements d'avant-guerre d'une manière beaucoup plus favorable aux Ingénieurs.

M. Beau est prié de bien vouloir suivre la question.

Date de la prochaine réunion.

La prochaine réunion du Comité est fixée au mardi 14 décembre à 14 h. 30.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 18 h. 15.

Le Président,
H. DAUVERGNE.



ACTIVITÉ DES GROUPES

GROUPE DES MINES

Réunion du 23 novembre 1937

Présents : MM. Leprince-Ringuet, Rodhain, Dauvergne, Daval, Desportes (remplaçant M. Schneider).

Excusés : MM. Thibault et Costes.

La réunion est ouverte à 10 h. 45 sous la présidence de M. l'Inspecteur Général Leprince-Ringuet.

1° *Cumuls. — Expertises. — Réorganisation géographique du Service des Mines.*

Le Président lit la lettre de l'Association Amicale des T.P.E. (Mines) faisant suite à la réunion du 16 octobre 1937.

Après les explications de M. Dauvergne, le bureau constate que pour toutes les expertises faites pour des entreprises subventionnées, il doit être fait application des cumuls, et que pour les autres (et notamment pour les appareils à gaz), il s'agit de travaux privés. Il estime qu'il y aurait intérêt à faire rentrer toutes les expertises de véhicules de transport en commun dans la règle des cumuls : la réorganisation des transports et leur coordination va d'ailleurs soumettre tous les véhicules à un contrôle administratif et justifierait une telle mesure.

M. Dauvergne a l'intention d'aller voir M. J. Brunet, Directeur de la Comptabilité publique au Ministère des Finances, à ce sujet, d'ici une dizaine de jours, pour l'entretenir des questions posées par la circulaire 4232/3165 du 18 janvier 1937, adressée par le Ministre des Finances aux Trésoriers payeurs généraux. La meilleure solution serait, à son avis, une solution analogue à celle qui a été fixée par l'article 32 de la loi du 31 juillet 1913, qui a réglementé les frais de contrôle des Voies ferrées d'intérêt local et qui est ainsi libellé :

« Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires ; ils sont réglés par le cahier des charges et sont versés au département ou à la commune de qui émane la concession. Ils subissent, au profit du Trésor, le prélèvement nécessaire pour assurer le fonctionnement du service du contrôle, qui relève directement du Ministre des Travaux Publics, prélèvement qui ne peut dépasser 5 % de leur montant total. Ils sont ensuite répartis entre le personnel du service local du contrôle, par les soins du préfet, suivant

des règles fixées, après avis du Conseil général ou du Conseil municipal intéressé, par le Ministre des Travaux Publics. »

Le Bureau est unanimement favorable à cette démarche.

Le Bureau est d'avis qu'il conviendrait d'avoir un subdivisionnaire au moins dans chaque département. Un calcul rapide montre qu'il faut pour cela ajouter encore 15 T.P.E., plus ceux qui devraient être créés en raison du surcroît de travail dans certains départements, au total sans doute une vingtaine. Les frais à la charge de l'Etat seraient par T.P.E. environ 30 000 à 35 000 frs (traitement, résidence, charges de famille, indemnité de technicité, frais de tournées). Il faudrait donc trouver 700 000 francs au maximum.

Le nombre de véhicules de transports publics assujettis serait d'environ 70 000 à 80 000 (25 à 30 000 véhicules à voyageurs à 2 visites annuelles. 40 000 à 50 000 véhicules à marchandises à 1 visite annuelle) et entraînerait au minimum 100 000 visites à 50 francs ou 60 francs en moyenne, soit une recette de 5 à 6 millions. Le prélèvement de l'Etat devrait permettre de rémunérer ces fonctionnaires nouveaux. Le solde serait partagé entre les fonctionnaires de service. Le bureau sera convoqué après l'entrevue que M. Dauvergne aura pu obtenir de M. J. Brunet. Les délégués du bureau de l'Amicale des Ingénieurs T.P.E. (Mines) et plus particulièrement MM. Vignon et Fabrègues seront appelés à se rendre à cette convocation.

2° Il est donné lecture d'une lettre de M. de Coutard du 20/11/37, concernant certaines difficultés et divergences dans l'appréciation des rémunérations à comprendre dans la règle des cumuls. M. Dauvergne répondra directement à M. de Coutard.

3° *Présentation d'un délégué général au P.C.M.*

Le bureau propose M. l'Ingénieur en Chef Daval, qui devra au préalable se faire inscrire comme membre du P.C.M. et qui accepte.

4° Une assemblée générale du groupement est fixée au 20 décembre, à 15 heures, et le banquet aura lieu le même jour.

Le Président,
LEPRINCE-RINGUET.

FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS DES CADRES SUPÉRIEURS TECHNIQUES DES SERVICES PUBLICS

Associations des Ingénieurs de l'Aéronautique, des Manufactures de l'Etat,
des Mines, des Ponts et Chaussées et des P. T. T.

1^o Note au sujet des indemnités de technicité des Ingénieurs des Corps Supérieurs des Services Publics

(remise à M. le Président du Conseil le 12 novembre 1937)

Le principal de la rémunération des Ingénieurs des Corps Supérieurs des Services Publics se compose de leur traitement proprement dit, augmenté d'une indemnité variable de technicité (indemnité de grands travaux ou de services spéciaux importants). Cette indemnité, soumise à retenue pour la retraite et entrant dans le décompte de celle-ci pour trois de ces Corps sur quatre, constitue donc, en fait, une portion variable du traitement destinée à donner à ce dernier un certain caractère industriel.

Au cours de la période de rajustements successifs d'après guerre, ces rémunérations ont subi les principales vicissitudes suivantes.

A la suite des travaux de la Commission Martin, le maximum des indemnités de technicité, qui atteignait 4.000 francs avant la guerre, avait été relevé à 15.000 francs, soit au coefficient 3,75 seulement, à dater du 1^{er} janvier 1929.

Faisant état du fait que ces indemnités constituaient une véritable portion variable du traitement des Ingénieurs, la Commission Martin ne revalorisa les traitements de ceux-ci que dans une proportion beaucoup plus faible que pour toutes les autres catégories de fonctionnaires de rang analogue.

Cette situation, déjà très défavorable, ne dura qu'un peu plus de deux ans, jusqu'au moment où, la crise venue, les émoluments des fonctionnaires firent l'objet de prélèvements et réductions successifs.

Mais, à ce moment, les indemnités de technicité, qui, lors de la revalorisation des traitements, avaient été considérées comme faisant partie de ceux-ci pour justifier leur moindre relèvement, ne furent plus distinguées des indemnités de toutes natures soumises à un régime de révision spécial particulièrement sévère.

Le législateur avait bien, à un certain moment (voir Rapport de M. Régnier, rapporteur général de la Commission des Finances du Sénat, paru au *J. O.* du 17 décembre 1933), tenu à confirmer le caractère de traitement variable primitivement donné aux indemnités en cause, et celles-ci furent effectivement traitées comme telles pendant les premiers mois de l'année 1934, au point de vue des prélèvements dont elles firent alors l'objet.

Mais pour le nouveau régime de prélèvements et d'abattement qu'il instituait, le décret-loi du 3 avril 1934 les rangea à nouveau dans la catégorie des indemnités soumises à révisions spéciales.

Se basant sur une prétendue décision prise en avril 1934 par la Commission Supérieure des Economies à l'égard des indemnités de fonctions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, et estimant qu'en l'absence d'une délibération quelconque de cette Commission sur le cas des Ingénieurs des autres Corps, il allait de soi que cette décision, déjà fort contestable en elle-même, devait être appliquée à tous les Ingénieurs, l'Administration des Finances prétendit alors imposer à tous les Départements ministériels intéressés l'établissement de décrets réduisant les indemnités en cause de 20 %. Bien plus, devant la résistance des Ministres qui refusèrent de se plier à cette injonction, cette réduction fut, pour trois des Corps d'Ingénieurs sur quatre, réalisée pratiquement dans des conditions essentiellement irrégulières grâce à l'action unilatérale que l'Administration des Finances exerça à cet effet sur les Contrôleurs des Dépenses engagées des Ministères récalcitrants, et en dehors de tout décret ou texte régulier.

Il faut faire remarquer, en outre, que pour certains des Corps d'Ingénieurs, l'Administration des Finances réussit, par les mêmes moyens, à obtenir que la réduction irrégulière en cause fit l'objet d'un rappel portant sur la totalité de l'exercice 1934.

En résumé :

Quand il s'est agi de procéder à une revalorisation générale des traitements, les indemnités de technicité ont été considérées comme supplément de ces traitements pour justifier le moindre relèvement de ceux-ci; quand il s'est agi, au contraire, de réaliser des compressions, ces indemnités n'ont plus été distinguées de toutes les indemnités de principe plus ou moins contestable, de façon à pouvoir leur faire subir des abattements d'exception. En sorte que chaque fluctuation a été une occasion d'abaisser la situation des Ingénieurs de l'Etat par rapport à celle des autres fonctionnaires. D'ailleurs, le caractère d'un véritable supplément de traite-

ment vient d'être explicitement reconnu à l'indemnité de technicité par la Commission Supérieure des Cumuls instituée par l'article 24 du décret du 29 octobre 1936; cette Commission a, en effet, décidé que le montant de cette indemnité devrait, pour le calcul de la rémunération totale des Ingénieurs, être considéré *comme supplément ayant le caractère d'un traitement*, par application de l'article 9 du décret susvisé.

L'indemnité de technicité ayant ainsi le caractère reconnu d'un traitement, il n'est ni logique, ni équitable de l'excepter de la suppression du prélèvement sur les traitements, et cela d'autant moins qu'elle est, pour la totalité des fonctionnaires, la seule indemnité à caractère de traitement qui subisse encore aujourd'hui ce prélèvement.

Notre Fédération demande donc respectueusement à Mon-

sieur le Président du Conseil de vouloir bien supprimer l'abattement de 20 % qui existe encore sur ces indemnités.

Elle attire en outre l'attention de Monsieur le Président du Conseil sur l'insuffisance, par rapport à l'avant-guerre, du taux maximum de cette indemnité, qui ressortait à 4.000 francs en 1914. Il semble justifié d'apporter à cette indemnité, véritable portion du traitement, le même coefficient de majoration que celui du traitement, ce qui ferait ressortir le taux maximum de l'indemnité à 25.000 francs. Il est d'ailleurs intéressant de signaler, à l'appui de cette demande, que la loi de finances de l'exercice 1931-1932 avait porté, sur la proposition du Gouvernement, le maximum de l'indemnité des Ingénieurs de l'Aéronautique à ce chiffre de 25.000 francs; mais, en fait, en raison de l'opposition du Ministère des Finances, cette majoration ne fut jamais appliquée.

2^o Observations générales au sujet de l'adaptation des traitements au coût de la vie.

présentées le 12 novembre 1937 à M. le Président du Conseil

La hausse actuelle du coût de la vie qui, calculée sur la base 100 en 1930, est passée de l'indice 82,6 en mai 1936, à 110 actuellement (soit une hausse de 32 %), nécessite un ajustement de la rémunération des fonctionnaires.

Nous savons que le Gouvernement a l'intention d'améliorer la situation des fonctionnaires, mais nous croyons de notre devoir d'attirer l'attention du Chef du Gouvernement sur les deux points suivants :

1^o Il nous paraît équitable que l'indemnité compensatrice de cherté de vie ne soit pas fixée à un taux uniforme, mais progresse avec le traitement. L'attribution d'une indemnité de cherté de vie égale pour tous présenterait, en effet, le grave inconvénient d'égaliser les salaires vers leur base; elle aurait pour résultat de faire perdre aux fonctionnaires

moyens et supérieurs leur situation relative dans l'échelle des valeurs sociales.

Une telle mesure ne manquerait pas seulement de provoquer un mécontentement justifié de leur part, mais elle serait encore contraire aux intérêts matériels et moraux de l'Etat, en provoquant la désaffection de l'élite pour la fonction publique.

2^o A l'heure où notre pays traverse une crise de natalité susceptible, s'il n'y est pas apporté rapidement remède, de mettre en cause dans un délai relativement rapproché l'existence même de la France, nous signalons la nécessité, du point de vue national, d'une adaptation des allocations pour charges de famille aux nouvelles conditions économiques.



DOCUMENTS DIVERS

Offre d'emploi

Le poste de Conseiller de Gouvernement pour les Travaux Publics de la Principauté de Monaco va se trouver très prochainement vacant.

Il pourrait être confié à un Ingénieur des Ponts et Chaussées âgé de 33 ans à 35 ans au moins, qui serait détaché auprès du Gouvernement princier.

La situation offerte serait d'environ 80.000 francs par an, avec des indemnités de charges de famille un peu plus éle-

vées qu'en France. Il n'existe pas d'impôts dans la principauté.

Les fonctions essentielles seraient celles d'un Administrateur chargé d'examiner les projets des Ingénieurs et d'administrer les Services publics (gaz, électricité, eaux, assainissement) qui seront bientôt tous concédés.

Les Ingénieurs intéressés devront adresser, le plus tôt possible, leur candidature à *M. Dawergne*, Président du P.C.M. au Ministère des Travaux Publics, qui se chargera de la transmission.

Ventilation, dans le temps, des honoraires pour travaux

Extrait des Débats Parlementaires du 18 novembre 1937
(Chambre des Députés)
(Journal Officiel du 19 novembre 1937, page 2445)

M. Saint-Venant expose à M. le Ministre de l'Intérieur :

a) que la Ville de Lille ayant provoqué la constitution d'associations syndicales autorisées pour l'aménagement des lotissements défectueux (loi du 15 mars 1928), un agent voyer adjoint du Nord fut sollicité en 1934 par les propriétaires pour remplir les fonctions de directeur des travaux;

b) que le maire de Lille demanda une autorisation spéciale pour ce fonctionnaire, lequel, après avis favorable de son Ingénieur en Chef, fut régulièrement autorisé par M. le Préfet;

c) que, d'autre part, ses honoraires, fixés conformément au décret du 11 avril 1928, furent également approuvés par M. le Préfet;

d) que l'État n'ayant accordé sa subvention qu'en décembre 1936, les travaux préparés en 1934 ne furent exécutés qu'en juillet 1937, et demande si ce fonctionnaire, qui ignorait la loi sur les cumuls lorsqu'il accepta ses fonctions, a le droit de l'intégralité de ses honoraires; dans la négative, à quoi il peut prétendre et en vertu de quelles instructions? (question du 10 août 1937).

Réponse. — Dans l'application du décret du 29 octobre 1936 sur les cumuls, il convient de tenir compte de la date à laquelle les rémunérations ont été juridiquement acquises, c'est-à-dire à la date du « service fait ». Dans ces conditions, la nouvelle réglementation prévue par le décret précité n'est pas applicable aux honoraires afférents à des travaux exécutés antérieurement au 30 octobre 1936; elle doit, par contre, s'appliquer à ceux concernant des travaux engagés, mais non encore exécutés à cette date. Toutefois, il y a lieu, dans ce dernier cas, de distinguer la rémunération afférente à la surveillance du projet des travaux, de la rémunération afférente à la surveillance de l'exécution du dit projet. Dès lors, la première rémunération est due si le projet a été établi avant le 30 octobre 1936.

Intervention du Service Vicinal dans le Contrôle technique des Travaux d'utilité départementale et communale

Paris, le 9 novembre 1937.

Le Ministre de l'Intérieur à Messieurs les Préfets.

Un décret en date du 19 mai 1937, inséré au *Journal Officiel* du 21 mai suivant, page 5531, a confié au personnel du service ordinaire et des services spéciaux des Ponts et Chaussées et des Mines, le contrôle technique local de l'exécution des travaux d'utilité départementale et communale subventionnés par mon Administration.

Je dois insister sur le fait que si ce décret n'a visé que l'intervention du personnel des Ponts et Chaussées et des

Mines dans les travaux effectués par les collectivités locales, il n'a pas eu pour résultat de modifier les prescriptions de mes prédécesseurs en ce qui concerne le concours apporté par les Ingénieurs du Service Vicinal aux opérations de Contrôle dont il s'agit.

Les Ingénieurs du Service Vicinal continueront donc dans les mêmes conditions que par le passé, à pouvoir être chargés du contrôle technique prévu par le décret précité, étant entendu que, comme pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, il sera assuré gratuitement.

Pour le Ministre :

Le Sous-Secrétaire d'Etat,
Raoul AUBAUD.

Fournitures délivrées, à titre gratuit ou onéreux, aux officiers de réserve

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE LA GUERRE
Edition Méthodique. — Vol. 3.

Service de l'habillement : pages 115 à 119.
Edition du 1^{er} juin 1932

Il est délivré gratuitement aux officiers de réserve qui en font la demande :

- une capote ou un manteau,
- une vareuse,
- une culotte,
- une paire de bandes molletières,
- un képi de sous-officier rengagé,
- un ceinturon baudrier,
- une dragonne en cuir.

Sont exclus de cette allocation gratuite les officiers qui ont servi dans l'armée active et ceux qui ont reçu l'indemnité de première mise d'équipement comme officiers de réserve.

Les effets sont livrés neufs... par un corps désigné par le Général Commandant la Région.

Les frais d'envoi sont à la charge de l'Etat.

Les officiers ayant droit à une tenue gratuite peuvent recevoir des effets confectionnés sur mesure en drap de tenue de ville de sous-officier rengagé; mais ils doivent subir, sur leur solde, une retenue égale à la différence entre le prix de la tenue de sous-officier et le prix de la tenue en drap de soldat.

Ils peuvent également recevoir, s'ils le désirent, une tenue confectionnée en drap plus fin, à condition de payer la différence de prix. Ils ont en tout cas à payer les galons, brides d'épaulettes, numéros brodés, etc...

Cession à titre remboursable :

Tous les officiers de réserve peuvent recevoir à titre remboursable, outre les effets énumérés ci-dessus :

- un casque,
- un étui de revolver, sa banderole, la lanière de l'arme.

Enfin, ils peuvent se procurer, à titre remboursable, 3 m. 30 de drap kaki de soldat. Les officiers de réserve nommés pendant la guerre 1914-1918 peuvent recevoir à titre remboursable du drap fin kaki de sous-officier rengagé.

Ces cessions peuvent être renouvelées tous les cinq ans.

NOTES ET COMMUNICATIONS DIVERSES

NOTE

sur les visites de travaux qui ont suivi l'Assemblée annuelle de 1937 de la Commission Internationale Permanente des Congrès de Navigation, et notamment sur la construction d'une grande artère navigable du Rhin au Danube

par M. CHRISTIAN BEAU

*Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,
Commissaire technique des voies navigables et des ports maritimes.*

(Suite et fin)

Importance capitale du Rhin-Main-Danube pour la Bavière.

La Bavière a fait valoir notamment, au point de vue économique, que les grands courants d'échange en Allemagne (vallée du Rhin, ligne Ruhr-Saxe-Silésie; ligne Hambourg-Bandebourg-Silésie) laissent complètement en dehors d'eux la région bavaroise, que, de ce fait, les frais de transports sont prohibitifs, tant pour y amener les matières premières que pour en sortir ses richesses naturelles (bois, pierres de construction, pierres à chaux, gisements de lignite de l'Ostmark) et rendre utilisables ses gisements de fer à faible teneur de la région Nüremberg-Bamberg.

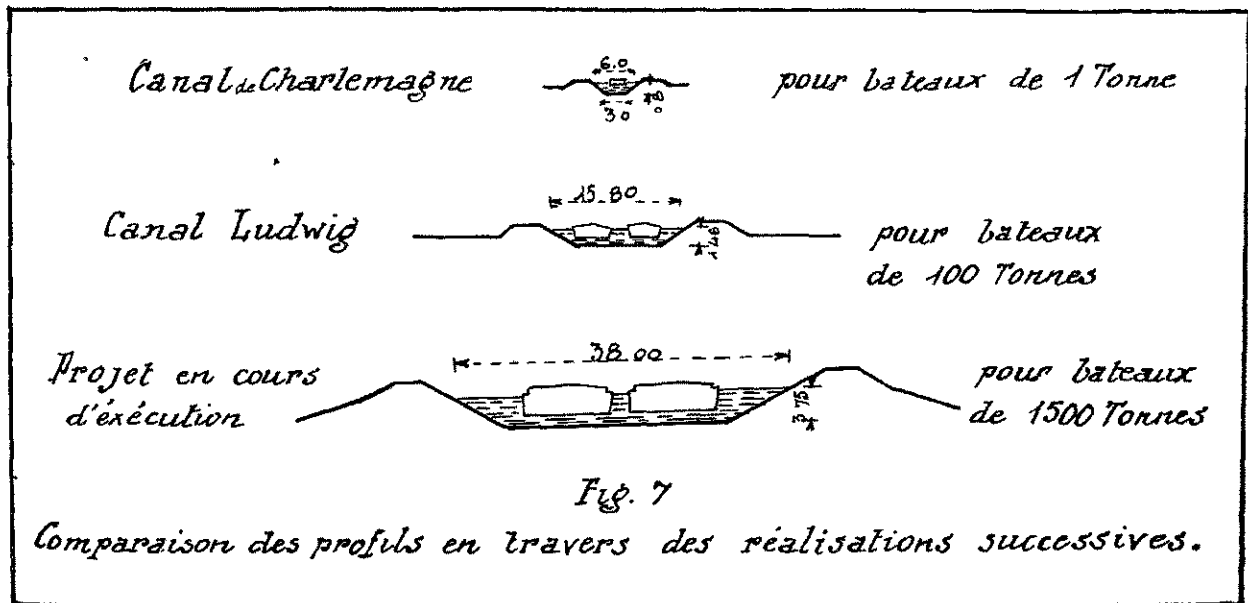
La Bavière manquait également d'énergie pour ses industries en voie de développement. Or, le canal Rhin-Main-

Danube lui permettra d'obtenir annuellement 1 milliard et demi de k.w.-h., grâce aux 37 centrales hydrauliques accolées à chaque barrage, entre Mayence et Passau.

A noter également que la bataille des tracés n'a pas porté seulement sur le choix Main ou Neckar. Il a fallu aussi opter entre les divers avant-projets Main-Danube au milieu des tiraillements des villes influentes, dont notamment Nüremberg, qui paraît avoir le mieux réussi à imposer ses conceptions.

Quelques mots historiques sur le Rhin-Main-Danube.

L'idée de la jonction Rhin-Main-Danube remonte à Charlemagne, et des vestiges de travaux commencés à l'époque



carolingienne se retrouvent près de Weissembourg sous le nom de « fosse Carolina »

Pres de mille ans plus tard, le projet fut repris et le marquis Dessoles, chef d'état-major de Moreau, chargé, après la victoire de Hohenlinden, deux Ingénieurs de travaux de prospection dans la même région

Enfin, entre 1836 et 1846, fut construit pour le roi Louis I^{er} de Bavière, un premier canal, dit canal Ludwig pour péniches d'une centaine de tonnes

La figure 7 donne une idée de la comparaison des profils en travers des trois réalisations ou tentatives de réalisation

Canal de Charlemagne

Canal Ludwig,

Projet actuellement en cours de réalisation

Le canal Ludwig, après avoir atteint un plafond de

On peut constater aujourd'hui que l'on est encore loin de compte, puisque nous avons pu observer qu'on en était à peine à Wurzburg.

Coût

En monnaie actuelle, les Ingénieurs allemands estiment que la section Francfort-Wurzburg coûtera 120 millions de marks, la section Wurzburg-Nuremberg 230 millions, et le canal de Nuremberg au Danube, 440 millions

Caractéristiques techniques

Entre le Rhin et Bamberg, où l'on naviguait autrefois sur le Main à courant libre, il y aura désormais 21 écluses, et

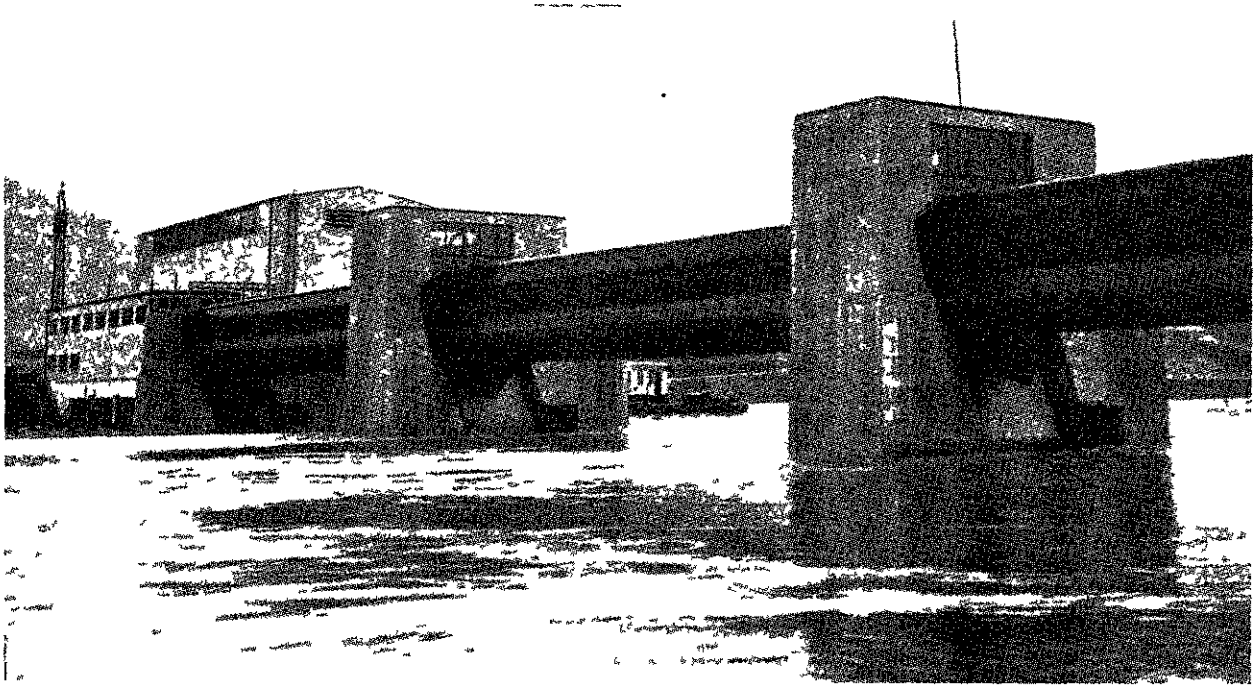


FIG 8 — Type de barrage à cylindre adopté sur le Rhin-Main-Danube

196 000 tonnes de trafic en 1850, fut ruiné par l'apparition des chemins de fer et il ne sert plus guère aujourd'hui qu'à la pêche, à l'arrosage et à la culture des arbres fruitiers dont on a planté ses rives, et, très rarement, à de petits transports locaux

Le mouvement d'opinion bavarois qui vient d'aboutir au grand projet en cours, a eu, comme support, une association fondée en 1892, « Verein zur Wahrung des Rhein-Main-Danau Kanals » (Association en faveur du Canal Rhin-Main-Danube), laquelle, après vingt ans de propagande par de multiples moyens dont un film sonore, a fait enfin aboutir le principe de l'exécution du projet actuel, en 1921

On fonda, en effet, à cette époque, la Société anonyme Rhin-Main-Danube, au capital de 1 milliard 1/2 de marks, dont les plus forts actionnaires étaient le Reich (45 %) et la Bavière (25 %)

On pensait alors terminer les travaux en seize ans, c'est-à-dire en 1937.

de Bamberg au Danube, on en prévoit 18 (au lieu des 101 écluses du canal Ludwig)

La hauteur moyenne des barrages que nous avons vus paraît être d'environ 4 mètres avec des différences sensibles de l'un à l'autre (2 m 50 à Aschaffenburg, hauteur anormalement faible, 3 m 50 à Himmelstadt, 4 m 50 à Griesheim)

Barrages à cylindre

Les barrages sont tous (et aussi bien ceux du Neckar) du type à cylindre, avec 2 ou 3 passes d'une quarantaine de mètres de largeur chacune

La photographie de la figure 8 en donne une idée générale

Nous n'avons rien remarqué de sensationnel, sur le Main et le Neckar, dans les réalisations de ce type de barrage, qui n'est d'ailleurs pas ignoré en France, et nous avons

même l'impression que le barrage à cylindre de Pompey, sur la Moselle, que nous avons visité récemment, paraît plus poussé au point de vue de certains détails techniques que les réalisations allemandes visitées.

Centrales accolées.

Il y a lieu de noter, par contre, qu'à chaque barrage les Ingénieurs allemands ont systématiquement accolé une centrale hydraulique, dont la puissance installée variait aux environs de 5.000 k.w.-amp., l'ensemble des centrales projetées sur le Rhin-Main-Danube étant susceptible de produire,

Tirant d'air.

Le tirant d'air minimum imposé sous les ponts est de 4 m. 50.

Le port de Würzburg

A Würzburg, nous avons également touché du doigt l'effort fait par les Municipalités riveraines d'une grande voie navigable, pour se doter d'installations portuaires à la hauteur du trafic qu'elles ambitionnent.

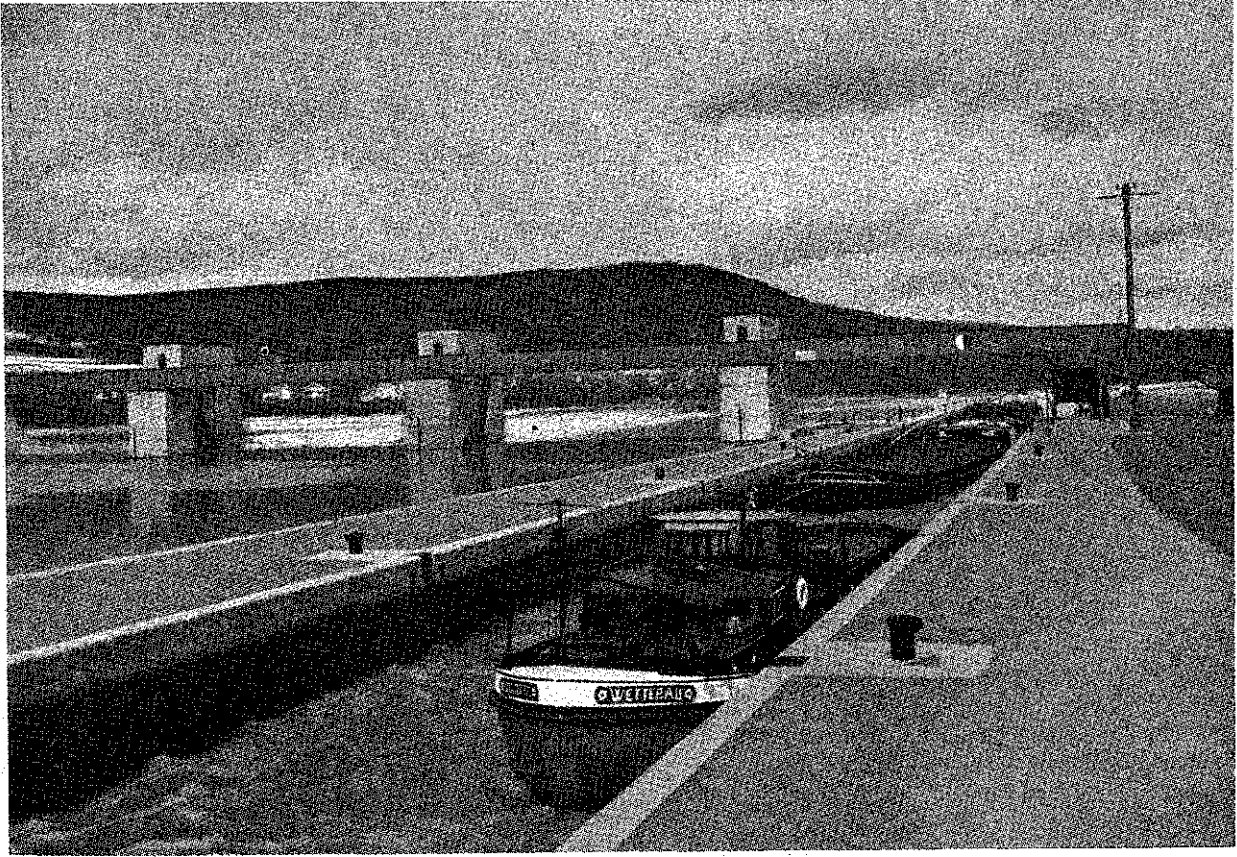


FIG. 9. — Type d'écluse sur le Rhin-Main-Danube.

ainsi que nous l'avons vu plus haut, 1 milliard et demi de k.w.-h. par an.

Ecluses.

Quant aux écluses, elles sont en général très largement traitées. Leurs caractéristiques minima sont : 12 m. de large sur 300 m. de long; certaines atteignent 15 m. X 350 m. (voir fig. 9). Elles peuvent toutes contenir un convoi de 3 chalands de 1.500 tonnes et leur remorqueur.

Ces écluses sont commandées électriquement d'une cabine de manœuvre sur le tableau de laquelle les mouvements exécutés se traduisent en schéma lumineux sous les yeux de l'opérateur; le dispositif est courant d'ailleurs sur les écluses électrifiées françaises.

Coup d'œil sur l'organisation communale des ports intéressés.

On sait en effet qu'en Allemagne, l'Etat remet aux Communes le soin de construire, d'exploiter et d'administrer les ports intérieurs. Ce sont les Communes qui décident en conséquence dans quelle mesure les ports seront développés, les engins de transbordement et les dépôts de marchandises installés, et fixés les modes d'exploitation.

Ampleur du nouveau projet.

L'Etat subventionne, mais faiblement d'ailleurs. Ainsi, à Würzburg, l'Etat n'aurait donné que 230.000 marks pour la première étape de 4 millions de marks. Par contre, il se réserve la fixation des tarifs, pour l'établissement desquels il

tient compte cependant, dans une large mesure, des besoins et des propositions des Communes

La figure 10 donne la vue de la maquette du port de Wurzbourg dont nous avons vu les travaux de construction

Il y a lieu de noter que le trafic actuel des autres installations portuaires de la Ville de Wurzbourg (110 000 habitants) est de 160 000 tonnes et que la *Municipalité espère, grâce au nouveau port, atteindre 800 000 tonnes*

Trafic espéré

Celle-ci nous a paru faire un calcul assez audacieux. Elle semble espérer, en effet, qu'en dépit des prévisions officielles, les travaux au-delà de Wurzbourg dureront assez longtemps

tonne kilométrique sur le Rhin-Main-Danube. Il atteindrait 0 pf 5 sur le Mittel-Land-Kanal (ligne du Rhin à l'Elbe), dont l'achèvement jusqu'à Magdebourg est activement poussé

Ces péages nous ont paru élevés, car en comptant le pouvoir d'achat du mark à 5 francs, ils correspondraient pour le Rhin-Main-Danube à 0 fr 015 par tonne, ce qui est déjà très sensible pour un fret de navigation intérieure

Canalisation du Neckar

Nous avons vu, incidemment, plus haut, comment se présenterait la liaison Rhin-Danube par le Neckar et ses désa-

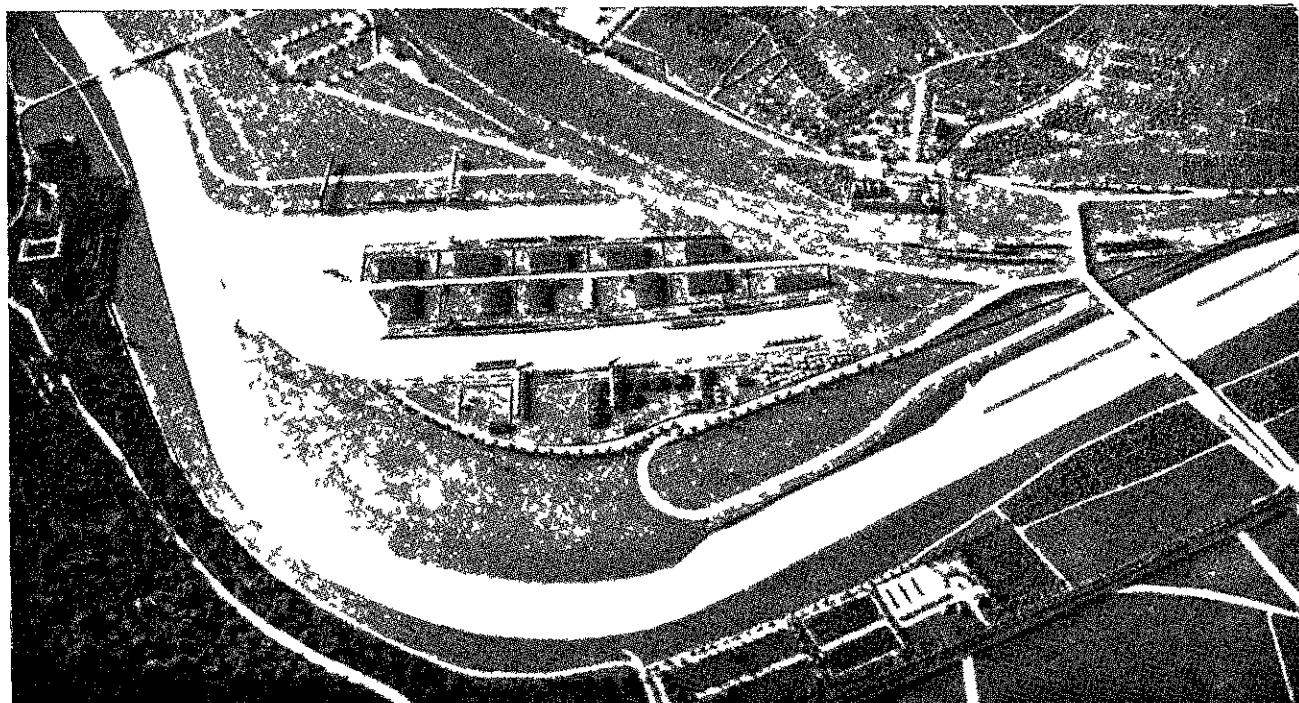


FIG 10 — *Projet du port de Wurzbourg*

pour que, pendant un nombre d'années appréciable, le port de Wurzbourg serve de terminus et de point d'éclatement au trafic par eau de la Bavière

Elle ne doute pas, pour la suite, que, grâce à la vitesse acquise des courants commerciaux qui se sont ainsi créés, et aux industries qui seront nées, le trafic parviendra à se maintenir après l'ouverture des sections suivantes du Rhin-Main-Danube

Péages sur le Rhin-Main-Danube

Contrairement aux habitudes françaises, il paraît d'usage en Allemagne, sur les canaux ou voies d'eau canalisées, d'imposer des péages à la navigation

Cet usage est peut-être en relation avec la forme administrative sous laquelle sont construites ou aménagées ces voies d'eau

A titre de renseignement, le péage serait de 0 pf 5 par

vantages techniques par rapport à la liaison par le Main, sans compter le fait qu'entre Ulm et Ratisbonne, le Danube serait à aménager entièrement

Mais l'intérêt de la desserte de la région industrielle de Stuttgart-Plochingen a été assez puissant pour faire décider l'aménagement, pour bateaux de 1 500 tonnes, du Neckar jusqu'à Plochingen, parallèlement à la construction du Rhin-Main-Danube

Nous avons visité les travaux du port d'Heilbronn, ainsi que le barrage de Gundelsheim. En ce qui concerne ces installations et ouvrages, nous n'avons rien à ajouter, d'une façon générale, à ce que nous avons dit à propos des installations analogues du Rhin-Main-Danube

Le port d'Heilbronn

Le port d'Heilbronn fait, comme celui de Wurzbourg, un très gros effort d'équipement, se chiffrant par 6 à 8 mil-

lions de travaux, avec, il est vrai, une participation de l'Etat sensiblement plus forte qu'à Würzbourg, d'après les indications qui nous ont été données.

Il y a lieu de noter que la Municipalité n'a pas voulu faire la dépense de quais verticaux et s'est contentée de perrés inclinés, mais elle a été obligée, en revanche, de prévoir un outillage plus lourd et à plus grande portée pour compenser cet inconvénient.

Elle regrette maintenant de n'avoir pas suivi les conseils des Ingénieurs, et ce, d'autant plus que, d'après ce que nous avons compris, l'Etat qui participait financièrement aux travaux d'infrastructure, n'apporte aucune contribution à l'achat et à l'installation d'outillage.

Quelques chiffres sur la voie d'eau.

La distance de Mannheim à Stuttgart est de 195 km. dont 113 km. jusqu'à Heilbronn. Il doit y avoir 25 écluses de Mannheim à Stuttgart, dont 12 jusqu'à Heilbronn. Le coût des travaux en cours de réalisation est de 210 millions de marks.

Observation sur le rendement économique des centrales accolées aux barrages.

En ce qui concerne l'équipement hydro-électrique des barrages, question dont nous avons déjà parlé plus haut, nous nous sommes enquis, en visitant celui de Gundelsheim, du rendement économique des centrales, en recherchant le coût d'installation correspondant à la production de 1 kw-h. par an. Il nous fut répondu que le supplément de frais d'ins-

tallations imputables à l'équipement hydro-électrique représentait environ 2 millions de marks pour une production de 20 millions de kw.-h. par an, ce qui mettait le kw.-h. an à 0 mk. 10, soit environ 0 fr. 50 en traduisant en francs le pouvoir d'achat du mark.

Si ces chiffres sont exacts, l'opération paraît avantageuse du point de vue économique et ceci expliquerait la décision des dirigeants allemands qui, à première vue, surprenait les réflexes français.

A noter également, comme cause de surprise, l'installation de groupes de secours dans ces centrales, alors qu'il pouvait, semble-t-il, être suppléé aux déficiences accidentelles par bien d'autres moyens.

Conclusions

De ces diverses visites, le souvenir reste nettement dominé par l'œuvre grandiose que les Allemands ont eu l'excellente idée de nous montrer en pleine activité de réalisation, à savoir la jonction Rhin-Main-Danube, œuvre dont nous ne pourrions mieux faire ressortir tout l'intérêt que le Reich y attache qu'en citant les paroles prononcées le 19 mai 1937 par M. Liebel, premier maire de Nuremberg :

« Le canal Rhin-Main-Danube n'est plus aujourd'hui une affaire bavaroise ; il est devenu le but du Troisième Reich, du peuple allemand uni, qui doit voir en lui, non seulement un moyen d'organisation intérieure, mais également un moyen de veiller avec sollicitude sur les Allemands d'au delà des frontières du Reich, et aussi un moyen de consolider le bassin danubien. »

Note du P. C. M. sur l'organisation nouvelle du Service du Contrôle des Transports

(Note remise à M. le ministre des Travaux publics le 9 novembre 1937)

Objet de la présente note

L'objet de la présente note est de justifier la nécessité et l'utilité des Services du Contrôle des Chemins de fer et des Transports, d'en préciser les fonctions essentielles et de dresser un programme de la consistance et de l'organisation desdits services ; sur ce dernier point, il s'agit, non pas d'un programme fixant avec précision les divers détails de l'organisation, mais d'une étude amorçant un programme d'organisation et en dégagant les directives que nous croyons essentielles.

L'organisation est, en effet, une création continue et il appartient au ministre et aux chefs de service responsables d'en arrêter le programme définitif suivant les modalités qu'ils estimeront le plus conformes aux intérêts généraux du pays.

I. — NÉCESSITÉ ET UTILITÉ DES SERVICES DE CONTRÔLE

Deux décrets du 3 août 1937 ont apporté des modifications profondes au régime des transports français ; le premier a réorganisé le régime des Chemins de fer, le droit d'exploiter étant transféré des divers Réseaux à la Société Nationale, le second a réglementé sur des bases en partie nouvelles la coordination des transports.

L'application de ce nouveau régime doit logiquement et nécessairement entraîner une réforme du Contrôle, ou plutôt une adaptation des fonctions et des cadres du Contrôle à l'organisation nouvelle.

Tout d'abord, le maintien d'un Service du Contrôle se présente comme une nécessité dans la nouvelle organisation en raison des deux caractères essentiels des transports en général, et notamment des chemins de fer : Service public et entreprise commerciale.

Il appartient, en effet, au ministre des Travaux publics d'assurer la sauvegarde des intérêts généraux de la nation, qu'il s'agisse de la sécurité ou d'une bonne gestion technique, économique, sociale et financière des Sociétés concessionnaires de services publics, et même de celles dans lesquelles l'Etat possède la majorité. Ces Sociétés présentent les caractères d'entreprises commerciales; leur gestion peut obéir à certains soucis d'équilibre financier; il appartient à l'Etat de s'assurer que les mesures prises ne compromettent pas la sécurité des transports, permettent un développement rationnel de l'activité économique du pays, assurent au personnel les divers avantages de la législation sociale. Du point de vue financier, cette intervention du ministre est également indispensable du fait notamment des conditions législatives nouvelles fixées pour le maintien de l'équilibre des recettes et des dépenses de la nouvelle Société.

Toutefois, la substitution aux Réseaux de la Société Nationale dont l'Etat possède la majorité des actions et dont il nomme le Président et le Comité de Direction, le choix des hautes personnalités qui ont été désignées, justifient que l'on fasse une large confiance aux dirigeants de la nouvelle Société pour de nombreuses questions; notamment, il doit en être ainsi de certaines affaires courantes (modification de tarifs dont les conséquences sur l'économie nationale sont peu importantes, vœux, réclamations et travaux de faible importance, etc.), qui nécessitaient, sous le régime précédent, l'intervention de l'Etat, soit en vertu des précédentes Conventions, soit du fait que, prises par des Sociétés privées, certaines mesures pouvaient n'être pas toujours dictées par le souci de leur conformité à l'intérêt général. Cette substitution justifie également une large et confiante collaboration entre les dirigeants de la nouvelle Société et les Services de Contrôle.

II. — LES FONCTIONS ESSENTIELLES DU CONTROLE

Dans le domaine des transports, les fonctions essentielles du ministre des Travaux publics sont d'assurer la sauvegarde des intérêts généraux de la nation, qu'il s'agisse soit de la sécurité des transports, de leur bonne gestion technique, économique, sociale et financière, soit de l'élaboration et de l'application d'une politique constructive d'adaptation continue des transports au développement de l'activité économique du pays.

Cette action du ministre s'exerce par la Direction générale des Chemins de fer et des Transports, par les Services du Contrôle et par un certain nombre de Conseils, Commissions et Comités, dont le plus important est, dans la législation nouvelle, le Conseil Supérieur des Transports.

En fait, les Services du Contrôle sont essentiellement les organes d'information du ministre et les éléments moteurs de l'action ministérielle; à ces fonctions s'ajoute une mission nécessaire, de surveillance et de police générale, de contrôle de la sécurité, de l'hygiène et de l'application des lois sociales; une partie importante de cette mission, et notamment les attributions de police judiciaire, s'exerce même en dehors de toute intervention ministérielle, d'où la nécessité de confier les deux Directions de Contrôle, chargées de cette mission (Direction du Contrôle de l'Exploitation technique et Direction du Contrôle du Travail) à des chefs de service expérimentés, connaissant la technique du chemin de fer et possédant une sérieuse expérience des hommes.

Le tableau suivant résume les observations qui précèdent :

<p>a) Fonctions économiques, techniques et financières s'exerçant sous la dépendance directe et entière du ministre et du Directeur général des Chemins de fer et des Transports.</p>	}	<p>Contrôle économique. Contrôle financier. Contrôle de la sécurité et des programmes de travaux. Contrôle du travail.</p>
<p>b) Fonctions de surveillance et de contrôle de la sécurité, attribution de police judiciaire, surveillance de la législation sociale et de l'hygiène dont la majeure partie doit ressortir à des Services de Contrôle indépendants.</p>	}	<p>Contrôle de la sécurité. Contrôle du travail.</p>

III. — CONSISTANCE ET ORGANISATION DES SERVICES DE CONTROLE

Les fonctions imparties aux Services de Contrôle justifient les divisions suivantes :

- a) Contrôle économique;
- b) Contrôle financier;
- c) Contrôle de la sécurité et des programmes de travaux;
- d) Contrôle du travail.

Nous insistons tout d'abord sur le fait que le contrôle doit être un *contrôle de qualité*.

Qu'il s'agisse de l'une ou l'autre des quatre divisions, les cadres, et plus particulièrement les cadres supérieurs, sont appelés à fournir un grand effort d'information, de réflexion, de recherche et d'initiative en vue d'une adaptation permanente de l'organisation des transports à la vie économique et aux intérêts généraux de la nation. Il s'agit notamment de l'élaboration et de l'application de la coordination des transports, la manière dont cette coordination sera réalisée conditionnant, dans une large mesure, la valeur du nouveau régime des chemins de fer et des transports.

La réforme nouvelle, pour réussir, exige un Contrôle fortement charpenté à sa tête, renforcé dans ses moyens d'information, d'étude et d'initiative.

Il nous paraît tout d'abord indispensable que les trois grandes Directions (économique, technique et sociale) soient confiées à des techniciens.

Ce choix, qui est indiscutable pour le Contrôle de la sécurité, se justifie pour des raisons également fortes, en ce qui concerne le Contrôle économique et le Contrôle du travail. Pour que le Contrôle économique soit en mesure de remplir son rôle avec une efficacité accrue, il est nécessaire que son Chef possède les solides connaissances techniques indispensables à l'examen des questions primordiales du prix de revient et de l'organisation rationnelle des transports. De même, les problèmes du travail sont intimement liés aux problèmes techniques, à l'étude des rendements, de la rationalisation, de la modernisation de l'outillage, à l'examen de nombreux problèmes de sécurité et d'hygiène qui relèvent de l'art de l'Ingénieur. Cette vérité apparaît d'ailleurs avec force au gouvernement actuel, qui, à la suite de

travaux du Comité d'enquête sur la production, a admis la nécessité de donner une formation technique aux Cadres supérieurs de l'Inspection du Travail dans l'Industrie.

En raison de cette formation technique indispensable, nous estimons que les trois Directions correspondantes doivent être confiées à des Inspecteurs généraux ou Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées ou des Mines.

Le problème qui se pose, en cette matière, pour l'Etat est d'ailleurs le même que celui qui se présente pour le choix des Directeurs et des Chefs de service des Réseaux et de la Société Nationale; de même que ceux-ci ont toujours confié ces postes, qu'il s'agisse du domaine technique ou économique ou des questions de travail, à de grands techniciens choisis généralement dans les corps des Mines et des Ponts et Chaussées, de même l'Etat doit faire appel à ces Ingénieurs pour les postes de Direction des Contrôles.

D'autre part, le Contrôle ne pourra être efficace que si les trois Directeurs de Contrôle sont fortement secondés, dans leur service très chargé, par un cadre fortement charpenté de hauts fonctionnaires choisis parmi les Ingénieurs en Chef et Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et parmi les Contrôleurs généraux et Inspecteurs principaux de l'Exploitation Commerciale. On n'insistera jamais assez sur le fait que l'action du Contrôle, pour être efficace, doit être exercée avec compétence, initiative et rapidité, ce qui exige un contrôle de qualité, solidement charpenté, en nombre, à sa tête.

La consistance de chacune des trois Directions intéressant directement les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines est examinée ci-après :

A. — *Direction du contrôle économique*, qui serait d'ailleurs plus justement dénommée « *Direction des Transports* »

Cette Direction prend une importance primordiale en raison des fonctions nouvelles imparties au ministre des Travaux publics par le décret sur la coordination des Transports. C'est à elle qu'incombera l'élaboration des mesures constituant une véritable réorganisation de l'économie française des transports et qu'il appartiendra d'assurer une adaptation progressive et intelligente de la coordination dans le sens le plus conforme à l'intérêt général, c'est-à-dire dans le sens d'une efficacité économique accrue. Son action doit être essentiellement motrice.

L'importance de ses fonctions justifie, à notre avis, deux Sous-Directions, savoir :

- | | | |
|---|---|--|
| 1 ^{re} <i>Sous-Direction</i> chargée tout spécialement des questions de coordination. | } | <ul style="list-style-type: none"> Coordination des transports. Création ou suppression des services publics de transport. Programme de liaison entre les diverses voies de communication. Partage du trafic. Mesure de surveillance et de police, etc. |
| 2 ^e <i>Sous-Direction</i> chargée tout spécialement de l'examen des questions de tarifs. | } | <ul style="list-style-type: none"> Questions tarifaires concernant les divers modes de transport. |

Chacune de ces deux Sous-Directions serait confiée à un Inspecteur général ou à un Commissaire en chef au Contrôle, la seconde pouvant toutefois être assurée par un Contrôleur général de l'Exploitation commerciale particulièrement qualifié.

D'autre part, un Inspecteur général ou Commissaire en chef au Contrôle serait utilement adjoint au Directeur pour le seconder directement, effectuer la liaison entre les deux Sous-Directions, la liaison avec certains Comités, Conseils et Commissions et assurer en outre un *service d'études générales des problèmes économiques intéressant les transports et de conception de programmes nouveaux*.

La liaison entre les deux Sous-Directions doit être intime. A cet effet, les propositions de mesures de coordinations consécutives aux études tarifaires et économiques pourront être examinées au cours de conférences périodiques (s'il y a lieu hebdomadaires) tenues entre le Directeur du Contrôle et les deux Sous-Directeurs et l'Inspecteur général ou Commissaire en chef adjoint au Directeur.

La liaison avec les Commissions, Comités, départements ministériels, organismes économiques et commerciaux serait, suivant le cas, assurée par l'un ou l'autre de ces hauts fonctionnaires. En cette matière, il n'est pas possible de proposer, a priori, des mesures définitives, mais il s'agit d'amorcer un programme permettant une action efficace et progressive.

La première Sous-Direction serait appelée à travailler en collaboration directe avec les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées des départements, le haut fonctionnaire qui en serait chargé étant secondé à Paris par plusieurs Commissaires en chef, et Commissaires au Contrôle, les Inspecteurs du Contrôle apportant, d'autre part, leur concours aux Ingénieurs en chef des départements, notamment pour les questions de surveillance et de police des transports publics.

La seconde Sous-Direction comporterait un certain nombre de divisions, correspondant aux diverses catégories de tarifs, confiées à des Contrôleurs généraux secondés par des Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale.

Enfin, l'Inspecteur général au Commissaire en chef chargé du service de conception et d'étude générale des questions économiques serait secondé à Paris par un ou deux Commissaires au Contrôle et régionalement par les Ingénieurs en chef et Ingénieurs du Service ordinaire des Mines. D'une manière générale, les sièges des arrondissements minéralogiques coïncidant, en effet, avec ceux des principales régions économiques; les Ingénieurs des Mines possèdent une solide instruction professionnelle concernant la plupart des grandes industries, ils sont accoutumés à traiter les grands problèmes de l'économie industrielle et sociale sous l'angle de l'intérêt général et des intérêts de la profession. Les enquêtes économiques auxquelles ils seraient appelés à participer rentrent d'ailleurs dans le cadre des fonctions qui leur ont été imparties par la loi de 1870 et par le décret du 18 novembre 1870 qui ont organisé le Corps des Mines. La sélection extrêmement sévère des Ingénieurs du Corps des Mines, leur formation professionnelle, leur connaissance complète d'une grande industrie les rend tout particulièrement aptes à remplir, avec autorité et compétence, les fonctions nouvelles d'enquêtes générales d'ordre économique qui leur seraient ainsi confiées, fonctions qui se substitueraient à un certain nombre d'attributions d'ordre technique dont les

Ingénieurs des Mines attachés au Contrôle sont actuellement chargés et qui, en raison des simplifications apportées au Contrôle Technique, sont appelées à disparaître. Cette organisation présenterait, pour l'État, le double avantage de ne pas entraîner la création de fonctionnaires nouveaux et d'utiliser, au mieux de leurs aptitudes, des fonctionnaires tout spécialement désignés pour les études économiques. Il s'agirait d'ailleurs, en la circonstance, d'un nombre limité d'enquêtes et d'études économiques d'ordre régional ou national que les Ingénieurs des Mines seraient en mesure de remplir si, comme cela paraît possible, parmi les Ingénieurs T.P.E. attachés actuellement aux divers services de Contrôle, un certain nombre de ceux-ci devenus disponibles sont mis à la disposition des Ingénieurs en Chef et Ingénieurs des Mines pour augmenter les moyens d'action de leurs bureaux qui gagneraient, à tous points de vue, à être renforcés.

B. — *Direction du Contrôle de la sécurité et des programmes de travaux.*

Cette Direction, qui réunira les Directions actuelles du Contrôle E.T.M.T. et du Contrôle V.B.L.N., conserve une importance primordiale, qu'il s'agisse de l'étude, de l'unification de l'homologation et de l'application des règlements de chemins de fer, de la surveillance et de la police générale des chemins de fer, des enquêtes concernant les accidents, de l'examen des programmes annuels de travaux neufs et de matériel roulant, de l'étude des projets importants, de la réglementation des passages à niveau, des questions intéressant le domaine des Chemins de fer, etc..

Du fait de l'organisation nouvelle, ce contrôle ne serait plus assuré par Réseau, mais par grande spécialité.

La diversité des questions traitées, la nécessité où elle se trouvera de procéder, pour le Ministre, à d'importantes études techniques ou financières d'ordre général en liaison avec la Société Nationale, de dégager les règles générales auxquelles doit obéir la gestion des Réseaux, exige que cette Direction soit fortement charpentée au sommet. A cet effet, il apparaît nécessaire que le Directeur soit doublé d'un ou deux adjoints et que le Service soit divisé en un certain nombre de secteurs (5 ou 6 au minimum), à la tête de chacun desquels serait placé un Commissaire en Chef, lui-même assisté d'un ou deux Ingénieurs Ordinaires, un certain nombre d'Ingénieurs des Mines et d'Ingénieurs T.P.E. répartis dans toute la France continueraient à apporter leur collaboration indispensable au Service, dont les fonctions régionales ou locales seraient simplifiées. Nous tenons d'ailleurs à insister sur le fait que les Ingénieurs T.P.E. possèdent de sérieuses capacités techniques et administratives, qui leur permettent de rendre les plus grands services dans le cadre local et régional. Les fonctions de police continueraient à être assurées par les Inspecteurs du Contrôle, prêtant par ailleurs leur concours aux Ingénieurs en Chef des Départements dans les conditions indiquées ci-dessus pour la Direction du Contrôle économique.

En outre, le Contrôle technique des V.F.I.L. et des Transports publics par automobiles pourrait être placé sous l'autorité du Directeur du Contrôle de la Sécurité.

C. — *Direction du Contrôle du travail.* ..

Le renforcement du personnel de cette Direction est rendu indispensable, tant par l'application des mesures qui résultent du décret sur les 40 heures et qui ont notablement augmenté les tâches des fonctionnaires du Contrôle du Travail que par la nouvelle mission de Contrôle des entreprises de transports publics par automobiles qui est désormais exercée par le Ministre des Travaux publics conformément au texte de l'article 48 du décret du 3 août 1937 sur la coordination.

Le renforcement doit être effectué, d'une part, au sommet, par la création de quatre postes d'Inspecteurs divisionnaires, donnant leur concours au Directeur et au Commissaire en Chef qui lui est adjoint et, d'autre part, à la base, par celle d'un certain nombre de postes nouveaux d'Inspecteurs du Contrôle, dont le nombre total serait porté à quarante.

D. — *Direction du Contrôle financier.*

Bien que cette question ne rentre pas dans le cadre du présent rapport, en raison du fait qu'elle ressortit essentiellement au Ministre des Finances, agissant en liaison avec le Ministre des Travaux Publics, et à la mission de l'Inspection Générale des Finances, il nous paraît indispensable de signaler la nécessité d'une collaboration permanente entre cette Direction et les autres Directions de Contrôle, en particulier pour l'examen des projets de budget, des programmes de travaux et de matériel roulant et pour le contrôle de la gestion en cours d'exercice.

Il y a lieu enfin d'insister sur deux dispositions nouvelles introduites par l'article 41 de la Convention et sur l'importance desquelles nous avons attiré précédemment l'attention du Ministre des Travaux publics :

a) La Société Nationale doit prendre toutes dispositions utiles pour que les Ministres des Travaux Publics et des Finances puissent suivre mois par mois les recettes et les dépenses d'exploitation ;

b) Les statistiques tenues par la Société Nationale devront permettre l'appréciation du résultat d'exploitation pour telle ligne ou section de ligne déterminée.

L'examen des mesures consécutives aux statistiques ainsi fournies (dont le facteur (b) sera l'un des éléments essentiels de la coordination), exige une collaboration étroite entre la Direction du Contrôle financier et des Directions Techniques du Contrôle des Chemins de fer et des Transports.

Paris, le 9 novembre 1937.

Le Président du P.C.M. :

H. DAUVERGNE.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Elections générales 1938

Aux termes de l'article 5 des Statuts de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, les pouvoirs de quatre délégués généraux et des délégués du Groupe de Paris viennent à expirer au début de 1938.

Les délégués généraux qui devront être remplacés sont : MM. Dauvergne, Gex, Pizon et Ridet.

Le Comité du P.C.M. prie les Camarades qui désireraient proposer des candidatures aux postes de délégués généraux de bien vouloir les faire connaître au Secrétaire du P.C.M. (28, rue des Saints-Pères, Paris, 7^e), avant le 10 décembre 1937 (art. 9 du Règlement intérieur).

Le Comité rappelle que lesdites propositions de candidatures doivent indiquer les nom, grade et résidence du ou des candidats proposés, constater leur acceptation et porter la signature des sociétaires qui font la présentation avec indication de leur adresse (article 10 du Règlement intérieur).

Il serait désirable que parmi les candidats se présentent

un Ingénieur des Mines et un ou deux Ingénieurs en congé hors cadres, en disponibilité ou en retraite.

En ce qui concerne les délégués de Groupe, le Groupe dont les délégués arrivent en fin de mandat est le Groupe de Paris, qui devra élire six délégués dans les conditions fixées par l'article 14 du Règlement intérieur.

D'autre part, le Groupe de l'Afrique du Nord et le Groupe Colonial, qui sont actuellement sans délégués, le premier n'ayant pas procédé à ses élections en 1937, le second n'ayant pas encore remplacé M. Maux, démissionnaire, auront également à pourvoir à la désignation d'un délégué chacun.

Enfin, le Groupe des Elèves Ingénieurs doit désigner son délégué dans le mois qui suit la rentrée des Ecoles.

Le Comité rappelle que les Statuts et le Règlement intérieur du P.C.M. sont publiés *in-extenso* chaque année dans le numéro de février du Bulletin du P.C.M.

LE COMITÉ.

Abonnements collectifs

Des camarades ont demandé que des abonnements collectifs soient organisés pour les « Revues ci-dessous », qui ne figurent pas à la liste annexée à la circulaire du 1^{er} octobre 1937.

Ces abonnements pourraient être servis aux tarifs suivants :

Désignations des Revues	1 ^{er} Abonné	Abonné Direct	2 ^e Abonné	3 ^e Abonné	4 ^e Abonné
Marie-Claire.	60	37	32	26	30
Revue Leica	20	12	9	7	16
Votre Beauté	35	22	18	16	19

Les camarades qui désireraient souscrire sont priés de le faire connaître *d'urgence* à l'adresse suivante :

Association Professionnelle des Ingénieurs
des Ponts et Chaussées et des Mines
(Service des Abonnements Collectifs)
28, rue des Saints-Pères,
PARIS (7)

en indiquant le ou les rangs qu'ils préfèrent.

Society of American Military Engineers

On sait qu'aux Etats-Unis tous les Ingénieurs de l'Etat, civils ou militaires, ne forment qu'un seul groupe, comprenant ainsi les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Officiers du Génie. Leur Association, sous le nom de *Society of American Military Engineers*, compte un très grand nombre de membres américains et publie un journal technique mensuel illustré très intéressant; mais elle ne compte que 7 personnes habitant la France parmi ses membres étrangers. Elle exprime le désir d'en compter beaucoup plus, ce qui renforcerait la confraternité entre les Ingénieurs des deux pays.

MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui voudraient bien répondre à cet appel seraient donc reçus très amicalement : ils n'auraient pas à payer de droit d'entrée, mais seulement la cotisation annuelle de 4 1/2 dollars (correspondant au prix du journal). Prière d'envoyer son adhésion avec la cotisation de la première année,

à M. Wooten, secrétaire général de la Société,
au Mills Building, Penns. Avenue, à la 17^e Street N.W.
à Washington D. C.

en indiquant bien ses titres, adresse et services.

Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics

(12, rue Brancion, Paris-15^e)

COURS ET TRAVAUX PRATIQUES

Les Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics organisent des *cours* pour les personnes qui désirent compléter leur connaissance technique et pratique des sols, des matériaux de construction, et des moyens de prévention des accidents.

Cet enseignement est donné d'une *façon expérimentale* par l'exposé et l'interprétation des *essais* qui peuvent être effectués sur les corps utilisés; ces cours sont suivis de *séances d'application* aux Laboratoires, comportant l'exécution pratique d'un certain nombre d'essais illustrant l'exposé.

L'ensemble des cours est divisé en cinq séries :

- 1^{re} série : *Cours d'essais des matériaux de construction et des métaux.*
- 2^e série : *Cours de mécanique du sol.*
- 3^e série : *Conférences sur la prévention des accidents.*
- 4^e série : *Conférences sur l'acoustique architecturale.*
- 5^e série : *Cours d'étanchéité des constructions.*

Les cours ont lieu dans la salle des Conférences des Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics, 12, rue Brancion, Paris (15^e), le samedi matin, à partir du 13 novembre 1937.

Le droit d'inscription est de 10 francs pour une série de cours et de 20 francs pour plusieurs.

Les membres adhérents du Centre d'Etudes Supérieures de l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics (100, rue du Cherche-Midi, Paris VI^e) ont libre entrée à ces cours sur présentation de leur carte.

Les inscriptions peuvent être prises à partir du 25 septembre, soit au secrétariat des Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics, 12, rue Brancion, Paris (15^e) (Lecourbe 84-34), de 9 h. à midi et de 14 à 18 h., tous les jours de la semaine (samedi et dimanche exceptés), soit par correspondance.

Sur demande, le secrétariat adressera le programme et le calendrier des cours et travaux pratiques.

Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics Centre d'Etudes Supérieures

Nous donnons ci-après le programme de la Session 1937-1938 du Centre d'Etudes Supérieures de l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics.

La cotisation de Membre-Auditeur reste, pour l'année 1938, fixée à 20 francs, la cotisation supplémentaire comportant envoi des *Annales de l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics* à 60 francs.

Il sera procédé à ce recouvrement à partir du 1^{er} janvier 1938; le règlement pourra être effectué soit en espèces à la séance du 12 janvier 1938, soit par chèque barré ou mandat libellé à l'ordre de l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics, et adressé 100, rue du Cherche-Midi, Paris (6^e), soit enfin par versement à notre compte chèques postaux Paris 1834-66.

Session 1937-1938

Séance inaugurale

Mercredi 17 novembre 1937, à 17 h. 45
sous la Présidence de S. E. M. l'Ambassadeur
de Belgique, à Paris.

Travaux de la jonction Nord-Midi, à Bruxelles.
M. Magnel, Professeur à l'Université de Gand.

2^e séance

Mercredi 24 novembre 1937, à 17 h. 45

Protection contre les bruits. Isolation phonique.

M. Bourgouin, Architecte D.P.L.G., Président de la Commission Technique mixte du Bâtiment de la S.C. et de la S.A.D.G.

M. Brillouin, Ingénieur, Chef de la Section d'Acoustique aux Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics.

3^e séance

Mercredi 8 décembre 1937, à 17 h. 45

Aménagement des routes nationales dans la région lyonnaise.

M. Chadenson, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

4^e séance

Mercredi 15 décembre 1937, à 17 h. 45

Les chocs et les charges dynamiques dans les constructions.

M. Caquot, Membre de l'Institut, Professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

M. L'Hermite, Directeur-adjoint des Laboratoires du Bâtiment et des Travaux Publics.

5^e séance

Mercredi 12 janvier 1938, à 17 h. 45

La création d'un Département des matériaux de construction et de décoration au nouveau Musée des monuments français au Trocadéro.

M. Pierre Paquet, Architecte en Chef du Gouvernement, Inspecteur Général des Monuments Historiques.

M. Deschamps, Conservateur des Musées Nationaux.

6^e séance

Mercredi 26 janvier 1938, à 17 h. 45

Comment calculer les ponts suspendus?

M. Bachet, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

7^e séance

Mercredi 9 février 1938, à 17 h. 45

Chauffage intermittent des grands locaux industriels.

M. André Nési, Ingénieur des Arts et Manufactures.

8^e séance

Mercredi 9 mars 1938, à 17 h. 45

Sur quelques résultats d'auscultation sonore d'ouvrages en béton, béton armé ou métal.

M. Coyne, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

9^e séance

Mercredi 23 mars 1938, à 17 h. 45

Les bâtiments de chemin de fer.

M. Cambournac, Directeur de l'Exploitation de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord.

M. Peirani, Sous-Chef du Service des Bâtiments à la Compagnie du Chemin de Fer du Nord.

10^e séance

Mercredi 6 avril 1938, à 17 h. 45

Remarques au sujet du coefficient de sécurité des constructions.

M. Martinet, Professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

M. Chaulet, Ingénieur des Constructions Civiles.

11^e séance

Mercredi 4 mai 1938, à 17 h. 45

Captage, adduction et épuration des eaux.

M. Bassot, Ingénieur en Chef du Génie Rural.

M. Pierre Brice, Ingénieur des Arts et Manufactures.

12^e séance

Mercredi 11 mai 1938, à 17 h. 45

Étanchéité des toitures-terrasses.

M. Debès, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Professeur à l'École Spéciale des Travaux Publics.

M. Varian, Ingénieur E.T.P.

Les Visites que le Centre d'Études Supérieures de l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics se propose d'organiser au cours de la Session 1937-1938 seront annoncées aux Membres Auditeurs par convocations spéciales, ainsi que certaines Conférences non portées à ce programme.

Les comptes rendus *in extenso* de ces séances paraîtront uniquement dans les *Annales* de l'Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics.

COTISATIONS ANNUELLES

1^o France et Colonies :

Cotisation de Membre-Auditeur au Centre d'Études Supérieures avec abonnement aux <i>Annales</i>	80 Frs
Cotisation correspondant seulement à l'envoi des <i>Annales</i>	60 Frs
Cotisation de Membre-Auditeur au Centre d'Études Supérieures, sans abonnement aux <i>Annales</i>	20 Frs

2^o Étranger :

Cotisation correspondant seulement à l'envoi des <i>Annales</i> :	
Pays à demi-tarif postal	70 Frs
Pays à plein tarif postal	80 Frs



TEXTES RÉGLEMENTAIRES

pouvant intéresser les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
ET DE LA GUERRE

Attribution du titre d'ingénieur diplômé aux anciens élèves de l'école polytechnique

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 9 octobre 1937.

Monsieur le Président,

Jusqu'à ce jour, les anciens élèves de l'école polytechnique n'ont pu prétendre au titre d'ingénieur diplômé.

Il est hors de doute cependant que la sélection sévère qui préside aux admissions, la valeur de l'instruction donnée à l'école, le niveau enfin des examens de sortie donnent des garanties équivalentes ou supérieures à celles que présentent les divers établissements officiels ou privés, qui délivrent à leurs élèves des diplômes d'ingénieurs.

Cette situation n'est pas sans porter un sérieux préjudice à la fois moral et matériel, aux anciens élèves de l'école polytechnique, et en particulier à ceux d'entre eux qui ont renoncé aux carrières de l'Etat pour embrasser des carrières civiles.

J'estime donc qu'il conviendrait d'accorder aux élèves ayant satisfait aux examens de sortie de l'école un diplôme leur conférant le titre « d'ingénieur diplômé de l'école polytechnique ».

J'ai préparé, en conséquence, le projet de décret que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute approbation.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

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

Le Président de la République française,

Vu l'article premier de la loi du 10 juillet 1934 relative aux conditions de délivrance ou à l'usage du titre d'ingénieur diplômé;

Sur le rapport du ministre de la Défense nationale et de la Guerre,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Les élèves de l'école polytechnique qui auront suivi les cours de l'école en qualité d'internes et qui auront satisfait aux examens de sortie recevront un diplôme leur conférant le titre d' « ingénieur diplômé de l'école polytechnique ».

ART. 3. — Le ministre de la Défense nationale et de la Guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 10 octobre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :
*Le ministre de la Défense nationale
et de la Guerre,*
EDOUARD DALADIER.

Règlement sur la solde et les allocations des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux

Le Président de la République française,

Vu le décret du 2 mars 1910 portant règlement sur la solde et les allocations accessoires des fonctionnaires, employés et agents des services et tous actes qui l'ont modifié;
Sur le rapport du ministre des Colonies,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Le paragraphe premier de l'article 117 du décret du 2 mars 1910 susvisé est complété comme suit :

« Les fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux en traitement dans les hôpitaux pour blessures reçues en service commandé et dûment constatées dans la forme ordinaire, ont droit, pendant la durée du traitement, à la solde de présence sans retenue. »

ART. 2. — Le ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 16 octobre 1937.

ALBERT LEBRUN.

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

Cumuls de retraites, de rémunérations et de fonctions

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu la loi du 20 juin 1936;

Vu le décret du 29 octobre 1936 relatif aux cumuls de retraites, de rémunérations et de fonctions, et notamment l'article 9,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Sont considérées comme en totalité représentatives de frais pour l'application de l'article 9 du décret susvisé du 29 octobre 1936 et n'entrent pas en compte dans le calcul de la rémunération totale, les indemnités suivantes :

1° Indemnités allouées en cas de changement de résidence prononcé dans l'intérêt du service (décret du 26 juin 1931, modifié par décret du 6 octobre 1934);

2° Indemnités allouées aux fonctionnaires et agents de l'administration centrale pour frais de missions (décret du 6 octobre 1934);

3° Indemnités allouées aux fonctionnaires et agents des services extérieurs pour frais de missions et de tournées (décret du 6 octobre 1934);

3° Indemnités allouées aux fonctionnaires et agents des services extérieurs pour frais de missions et de tournées (décret du 6 octobre 1934);

4° Indemnités kilométriques allouées aux fonctionnaires des ponts et chaussées à raison de l'utilisation de voitures personnelles pour les besoins du service (décision ministérielle du 9 septembre 1933);

5° Indemnités de mission allouées aux élèves ingénieurs des ponts et chaussées et des mines (décrets des 16 septembre 1922 et 13 septembre 1929);

6° Indemnités allouées pour frais de tournées aux collaborateurs du service de la carte géologique de la France (décret du 17 mai 1931);

7° Indemnités de campagne allouées aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat et aux adjoints techniques des ponts et chaussées, chargés d'un service actif et continu comportant des opérations sur le terrain ou la conduite de chantiers importants (décret du 8 mars 1921);

8° Indemnités spéciales pour tournées en mer comportant des fatigues ou risques exceptionnels, allouées aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat et adjoints techniques attachés au service des phares et balises (décret du 8 mars 1921, modifié par décret du 24 janvier 1928);

9° Indemnités attribuées aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat et adjoints techniques des ponts et chaussées affectés à la surveillance des travaux à l'air comprimé ou en souterrain (décret du 8 mars 1921, modifié par décret du 24 janvier 1928);

10° Indemnités allouées aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat et adjoints techniques des ponts et chaussées pour le contrôle des usines de chaux et ciments (arrêté du 25 juillet 1912);

11° Indemnités allouées aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (mines) chargés de subdivisions minéralogiques pour tournées souterraines (décret du 24 janvier 1928);

12° Indemnités allouées aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (mines) chargés de subdivisions minéralogiques pour épreuves d'appareils à vapeur (circulaire du 9 décembre 1892);

13° Indemnités allouées aux régisseurs comptables (décret du 29 septembre 1934);

14° Indemnités de logement allouées aux agents de la navigation intérieure, des ports maritimes de commerce et des phares et balises, à qui l'Etat ne fournit pas un logement et un jardin suffisants (art. 9 du décret du 28 juin 1909, modifié par décret du 1^{er} septembre 1928);

15° Indemnités spéciales allouées aux agents des phares et balises qui, occupant un poste isolé en mer ou dépourvu de communication avec un centre scolaire, ont des enfants en âge de recevoir l'instruction obligatoire et les font élever effectivement loin d'eux (décret du 28 juin 1909);

16° Indemnités de chauffage ou d'éclairage attribuées aux maîtres et gardiens de phare (art. 23 du décret du 28 juin 1909 et art. 28 de l'arrêté du 1^{er} juillet 1909);

17° Indemnités pour vivres en mer accordées aux gardiens de phares dont les tours sont isolées en mer (art. 9 du décret du 1^{er} septembre 1928);

18° Indemnités pour tournées en mer de plus de vingt-quatre heures consécutives accordées aux maîtres d'équipage, matelots et chauffeurs de bateaux baliseurs et de bateaux assimilés (art. 11 du décret du 1^{er} septembre 1928);

19° Indemnités de chaussures aux agents du service intérieur du ministère (décret du 10 avril 1925);

20° Indemnités de bicyclette attribuées aux agents du ser-

vice intérieur faisant fonctions de plantons cyclistes (décret du 20 septembre 1933);

21° Indemnités de bicyclette attribuées aux agents des services extérieurs (décret du 21 mai 1927, modifié par décret du 20 septembre 1933).

ART. 2. — Correspondent pour partie à des dépenses réelles les indemnités ci-après :

1° Indemnités d'intérim allouées aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (ponts et chaussées) chargés d'un arrondissement, aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (mines) chargés d'un sous-arrondissement minéralogique (décret du 4 juin 1921), aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (ponts et chaussées et mines) chargés d'un poste du même grade (décret du 27 août 1927), aux contrôleurs généraux et inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer (décret du 28 mai 1923), aux inspecteurs et inspecteurs adjoints du contrôle de l'Etat (décret du 27 août 1927), aux officiers de port (décret du 19 janvier 1930);

2° Indemnités allouées aux officiers de port pour service de nuit (décret du 27 mars 1930).

La part des indemnités visées au présent article qui correspond à des dépenses réelles et n'entre pas en compte dans le calcul de la rémunération totale est fixée à 30 p. 100.

ART. 3 — Correspondent également pour partie à des dépenses réelles les indemnités ci-après :

1° Indemnités allouées aux fonctionnaires du service des ponts et chaussées ou du service des mines pour le contrôle des voies ferrées d'intérêt local, des chemins de fer miniers, des services publics subventionnés de transport par automobiles, des véhicules de transports en commun ou affectés à des transports publics de marchandises, des voitures-citernes, des appareils à gaz et à pression de gaz, des distributions de gaz;

2° Indemnités vicinales et communales, indemnités versées par d'autres départements ministériels et honoraires pour travaux exécutés ou expertises faites au compte de collectivités publiques ou d'entreprises concessionnaires ou subventionnées, lorsque les frais de tournées et de bureau ne sont pas remboursés à part.

La part des indemnités visées au présent article qui correspond à des dépenses réelles et n'entre pas en compte dans le calcul de la rémunération totale sera égale au montant :

1° Des frais de tournées calculés dans les conditions et suivant les tarifs prévus pour le personnel du service des ponts et chaussées et du service des mines;

2° Des frais de bureau, de documentation et de représentation dûment justifiés par des factures acquittées correspondant à des dépenses effectuées pour l'exécution du service ayant donné lieu à l'attribution desdites indemnités;

3° Des dépenses de personnel auxiliaire rémunéré par le fonctionnaire lui-même, sous réserve des mêmes justifications que celles qui sont prévues à l'alinéa précédent pour les frais de bureau.

ART. 4. — Le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 octobre 1937. ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Travaux publics,

HENRI QUEUILLE.

Le ministre des Finances,

GEORGES BONNET.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du
ministre des Finances,

Vu la loi du 20 juin 1936;

Vu le décret du 29 octobre 1936 relatif aux cumuls de
retraites, de rémunérations et de fonctions, et notamment le
titre III,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Seront considérées comme consti-
tuant des suppléments ayant caractère de traitement, pour
l'application du paragraphe premier de l'article 9 du décret
du 29 octobre 1936, les indemnités ci-après :

1° Allocations spéciales aux ingénieurs des ponts et chaus-
sées chargés de grands travaux ou de services spéciaux
importants (art. 2 du décret du 18 décembre 1906, modifié
par décrets des 4 juin 1921 et 20 juin 1929);

2° Allocations spéciales aux ingénieurs des mines chargés
de grands travaux ou de services spéciaux importants (art. 2
du décret du 23 novembre 1907, modifié par décrets des
4 juin 1921 et 20 juin 1929);

3° Allocations spéciales aux fonctionnaires supérieurs des
cadres techniques du contrôle général des chemins de fer
(art. 2 du décret du 22 avril 1936);

4° Allocations spéciales aux contrôleurs généraux et ins-
pecteurs principaux de l'exploitation commerciale des che-
mins de fer, remplissant des fonctions particulièrement im-
portantes (décret du 24 juillet 1929);

5° Allocations spéciales aux ingénieurs et ingénieurs ad-
jointes des travaux publics de l'Etat (service des ponts et
chaussées et service des mines) attachés à des services d'étu-
des ou de grands travaux ou remplissant des fonctions par-

ticulièrement importantes (article premier du décret du
26 mars 1927);

6° Allocations spéciales aux inspecteurs et inspecteurs ad-
jointes du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer et du
contrôle du travail des agents des chemins de fer remplissant
des fonctions particulièrement importantes (article premier
du décret du 26 mars 1927);

7° Allocations spéciales aux adjoints techniques des ponts
et chaussées et des mines attachés à des services d'études ou
de grands travaux ou remplissant des fonctions particulière-
ment importantes (art. 2 du décret du 26 mars 1927);

8° Suppléments de traitement alloués aux éclusiers pour
les fonctions de chef ou de barragistes (décret du 28 juin
1909, modifié par décrets des 5 février 1926 et 1^{er} septembre
1928);

9° Suppléments de traitement alloués aux gardes de navi-
gation et éclusiers affectés au service de rivières canalisées
et de canaux, d'après le nombre des bateaux éclusés ou l'im-
portance du barrage mobile à manœuvrer (décret du 1^{er} sep-
tembre 1928).

Ces indemnités seront ajoutées au traitement à l'effet de
déterminer la limite supérieure du cumul.

ART. 2. — Le ministre des Travaux publics et le ministre
des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de
l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 octobre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Travaux publics,

HENRI QUEUILLE.

Le ministre des Finances,
GEORGES BONNET.

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

Commission militaire supérieure des chemins de fer

Par arrêté en date du 15 octobre 1937, M. *Gilles-Cardin*,
inspecteur général des ponts et chaussées, a été nommé
membre de la commission militaire supérieure des chemins
de fer, en remplacement de M. *Maison*, inspecteur général
des mines, décédé.

Conseil supérieur de l'électricité

Par arrêté en date du 18 octobre 1937, sont désignés
comme rapporteurs auprès du conseil supérieur de l'élec-
tricité :

MM. *Desabie* et *Davin*, ingénieurs des ponts et chaussées.

Comité permanent des services automobiles institué par l'article 10 de la loi du 21 août 1923

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, du minis-
tre des Finances et du ministre de l'Intérieur,

Vu la loi du 21 août 1923 fixant les conditions d'attribu-
tion de subventions de l'Etat aux départements ou aux com-
munes pour l'organisation et l'exploitation de services pu-
blics réguliers de transports par voitures automobiles et à
traction électrique, notamment l'article 10;

Vu le décret portant règlement d'administration publique
du 24 mars 1924, modifié par les décrets des 23 juillet 1925,
14 février 1927, 20 septembre 1929 et 21 septembre 1930;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — L'article 4 du décret susvisé du 24 mars 1924, modifié par l'article 2 du décret du 23 juillet 1925 et par l'article premier du décret du 21 septembre 1930, est à nouveau modifié comme suit :

« Le comité institué auprès du ministre des Travaux publics par l'article 10 de la loi du 21 août 1923 susvisé se compose :

« Du président de la première section du conseil général des ponts et chaussées, président, ou d'un inspecteur général des ponts et chaussées, suppléant, désigné par le ministre ;

« De deux inspecteurs généraux des ponts et chaussées désignés par le ministre ;

« Du directeur de l'exploitation postale et de l'inspecteur général, chef du service de l'inspection générale à l'administration des postes et télégraphes ;

« Du directeur du contrôle financier et des participations publiques au ministère des Finances ou son délégué, représentant du ministre des Finances. »

ART. 2. — Le ministre des Travaux publics, le ministre des Finances et le ministre de l'Intérieur sont chargés de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française

Fait à Paris le 17 octobre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Le ministre des Travaux publics,
HENRI QUEUILLE.

Le ministre des Finances,
GEORGES BONNET.

Le ministre de l'Intérieur,
MARX DORMOY.

Commission centrale des machines à vapeur

Le ministre des Travaux publics,

Vu l'arrêté du 1^{er} mai 1937 fixant l'organisation de la commission centrale des machines à vapeur ;

Sur la proposition de l'inspecteur général des ponts et chaussées chargé de la direction des services du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale,

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — La commission centrale des machines à vapeur portera désormais le nom de commission centrale des machines à vapeur et des appareils à pression de gaz.

ART. 2. — La commission centrale des machines à vapeur et des appareils à pression de gaz comprend des membres de droit et des membres nommés par arrêté pour deux années.

Les membres sortants peuvent être renommés.

ART. 3. — Sont membres de droit :

Le directeur général des chemins de fer et des transports.

Le directeur des mines.

Le président de la commission d'application du règlement du 12 novembre 1897.

ART. 4. — Les membres nommément désignés par arrêté comprennent :

Dix membres en activité de service du corps des mines ou du personnel enseignant des écoles nationales supérieures des mines.

Deux membres en activité de service du corps des ponts et chaussées ou du personnel enseignant de l'école nationale des ponts et chaussées.

Un chef de bureau de la direction des mines.

Un représentant du ministère de la Marine.

Un représentant du service des manufactures de l'Etat.

Deux représentants de l'industrie des chemins de fer.

Trois représentants des constructeurs d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz.

Deux représentants des associations de propriétaires d'appareils à vapeur.

Un représentant d'une société agréée de classification de navires.

Un représentant de l'office national industriel de l'azote.

Un représentant des industries chimiques.

Un représentant de l'industrie du raffinage des pétroles.

Un ingénieur des travaux publics de l'Etat (service des mines).

Deux professeurs, ingénieurs ou techniciens qualifiés en matière d'appareils à vapeur ou à pression de gaz et ne rentrant dans aucune des catégories précédentes.

Un représentant de la Confédération générale du travail

Deux représentants de la fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat.

Un représentant de la fédération générale des mécaniciens chauffeurs, conducteurs des chemins de fer de France, colonies et pays de protectorat.

Un représentant de la fédération nationale des syndicats des officiers mécaniciens brevetés de la marine marchande.

ART. 5. — Un président, un vice-président, un rapporteur et un secrétaire constituant le bureau de la commission sont désignés chaque année par le ministre parmi les membres fonctionnaires de la commission.

Un fonctionnaire de l'administration centrale est adjoint au secrétaire pour la tenue des archives et la préparation des séances de la commission.

ART. 6. — La commission donne son avis sur les affaires concernant la construction, l'installation, la mise en service, la surveillance ainsi que la réglementation des appareils à vapeur et des appareils à pression de gaz (à l'exclusion des appareils à pression de gaz faisant l'objet d'un transport sur les chemins de fer, voies navigables ou routes), au sujet desquelles elle est consultée par le ministre.

Elle donne son avis sur les propositions de la commission d'application du règlement du 12 novembre 1897 se rapportant à la réglementation du transport par fer des récipients emmagasinant des gaz comprimés, liquéfiés, solidifiés ou dissous.

Tous les dossiers d'accidents d'appareils à vapeur à terre et d'appareils à pression de gaz à terre sont soumis à son examen.

ART. 7. — Toutes les affaires sont adressées au président qui les transmet au rapporteur par l'intermédiaire du secrétariat. L'exposé de chaque affaire est fait oralement par le rapporteur après qu'un résumé écrit des principales circonstances de l'affaire et les conclusions du rapporteur

ont été distribuées avant chaque séance aux membres de la commission.

ART. 8. — L'arrêté du 1^{er} mai 1937 est abrogé.
Fait à Paris, le 27 octobre 1937.

HENRI QUEUILLE.

Par arrêté du 27 octobre 1937, ont été nommés membres de la commission centrale des machines à vapeur et des appareils à pression de gaz, pour compléter la liste des membres de l'arrêté du 1^{er} mai 1937 :

M. *Crussard*, inspecteur général des mines .
M. *Chapelle*, chef du 2^e bureau de la direction des mines.
M. *Cholin*, ingénieur en chef des mines, ingénieur en chef de l'office national industriel de l'azote.
M. *Louis Chové*, professeur à l'école du pétrole de Strasbourg, directeur des services techniques de la société des pétroles Jupiter.
M. *Henri Leboullenger*, directeur général des usines de construction de la société d'Air liquide.
M. *Charles Picard*, ingénieur de l'école de physique et chimie.

M. *Sauvé*, représentant de la confédération générale du travail.

Par arrêté du 27 octobre 1937, ont été désignés pour remplir les fonctions ci-après dans le bureau de la commission centrale des machines à vapeur et des appareils à pression de gaz, durant l'année 1938 :

Président.

M. *Rodhain*, inspecteur général des mines.

Vice-président.

M. *Jarlier*, ingénieur en chef des mines.

Rapporteur.

M. *Mayer*, ingénieur en chef des mines.

Secrétaire.

M. *Charbonneaux*, ingénieur des mines.

Secrétaire adjoint.

Mlle *Pourcier*, dame sténodactylographe à l'administration centrale des travaux publics.

Conseil supérieur des transports

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics,

Vu le décret du 31 août 1937 relatif à la coordination des transports et à la création d'un Conseil supérieur des transports ;

Vu le décret du 29 septembre 1937 fixant l'organisation du Conseil supérieur des transports,

Décète :

ART. PREMIER. — Sont nommés membres du Conseil supérieur des transports comme représentants des entreprises de transports :

Au titre de la Société Nationale des Chemins de fer français.

M. *Guinand*, président du Conseil d'administration.
M. *Grimpret*, vice-président du Conseil d'administration.
M. *Marlio*, vice-président du Conseil d'administration.
M. *Le Besnerais*, directeur général.
M. *Surleau*, directeur général adjoint.
M. *Filippi*, secrétaire général.
M. *Pellarin*, actuellement directeur de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.
M. *Boyaux*, chef du service commercial de la Société nationale.

Au titre des voies ferrées d'intérêt local.

M. *Jourdain*, président de l'Union technique des Chemins de fer d'intérêt local et de Tramways de France.

Au titre des entreprises de transports sur route.

1° Entreprises ayant des contrats avec l'État, les départements ou les communes.
M. *André Mariage*, président de la Fédération générale des transports automobiles.
2° Entreprises libres de transports publics de voyageurs.
M. *Hinzelin*, entrepreneur de transports à Nancy.
M. *Goiran*, entrepreneur de transports à Paris.
3° Entreprises libres de transports publics de marchandises.
M. *Musnier*, président honoraire de la Fédération nationale des transporteurs de France ;
M. *Poupinel*, transporteur à Colombes (artisan), représentant, pour chaque catégorie, l'organisation professionnelle la plus représentative.

Au titre de représentants de la navigation intérieure.

M. *Senecaux*, président de l'Union des usagers des voies navigables.
M. *Louis Louis*, patron batelier.

Au titre de représentant des entreprises de cabotage.

M. *H. Worms*, président de la section du cabotage national et international du Comité central des armateurs de France.

Au titre de représentant des entreprises de transports aériens.

M. *Allègre*, administrateur délégué, directeur général de la Société Air-France.

ART. 2. — Sont nommés membres du Conseil supérieur des transports comme représentants du personnel des entreprises de transports :

Au titre des chemins de fer d'intérêt général.

M. *Rigell* (Gaston), inspecteur divisionnaire à Paris.
M. *Badinot* (Georges), sous-chef de bureau à Paris.
M. *Dupuy* (Marc), conducteur électricien à Béziers.
M. *Bergé* (Pierre), aide-électricien à Toulouse.

Au titre des voies ferrées d'intérêt local.

M. *Demay* (Jules), chef d'équipe à la Société générale des Chemins de fer économiques.

Au titre des transports sur route.

M. *Jaccoud*, secrétaire général de la Fédération nationale des moyens de transport.

Au titre de la navigation intérieure.

M. Delval, secrétaire du Syndicat général de la marine fluviale.

Au titre du cabotage.

M. Ehlers (Eugène), secrétaire général de la Fédération des Syndicats maritimes.

Au titre des transports aériens.

M. Sadi-Lecoq, président de l'Association des professionnels navigants de l'aviation.

ART. 3. — Sont nommés membres du Conseil supérieur des transports comme représentants des usagers :

a) *Au titre de représentants du commerce.*

M. Louis Ferasson, président de l'Assemblée des présidents des Chambres de commerce ;

M. Paul Desse, président de la Chambre de commerce de Bordeaux ;

M. Herrenschmidt, président de la Chambre de commerce de Strasbourg ;

M. Hiret, président de la Chambre de commerce du Mans ;

représentant les Chambres de commerce.

M. Lafaurie-Frechin, directeur de l'Association des grands ports français, représentant les grands ports français.

M. Roger Brunet, président de la Fédération nationale des groupements Rail et Route, représentant les organisations spécialisées dans le commerce du transport.

b) *Au titre de représentants de l'industrie.*

Industrie minière.

M. Pierre Parent, vice-président du Comité central des houillères de France.

Métallurgie.

M. Théodore Laurent, président délégué de la Compagnie des Forges et Acieries de la Marine et d'Homécourt.

Industrie des textiles.

M. Victor Tenthorey, vice-président de l'Union des Syndicats patronaux des industries textiles de France, président de la Chambre de commerce d'Epinal.

Construction mécanique.

M. le baron Petiet, président de la Fédération nationale de l'Automobile, du Cycle et de l'Aéronautique, président de la Chambre syndicale des Constructeurs d'Automobiles.

Industrie chimique.

M. Lavaste, membre du Conseil d'administration de l'Union des Industries chimiques.

Industrie des travaux publics et du bâtiment.

M. André Borie, président du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux publics de France, vice-président de la Fédération nationale du Bâtiment et des Travaux publics.

c) *Au titre de représentants de l'agriculture.*

M. Guillemot, président de la Chambre d'agriculture de l'Aisne,

M. Grellier, président de la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne, représentants des Chambres d'agriculture.

M. Brancher, secrétaire général de la Société nationale d'Encouragement à l'Agriculture ;

M. Félix Garcin, président de l'Union du Sud-Est des Syndicats agricoles, représentants des associations agricoles..

M. Paul Vimeux, secrétaire général de la Fédération nationale de la Mutualité et de la Coopération agricole, directeur général des Caisses nationales de réassurance des mutuelles agricoles, représentant la coopération et la mutualité agricoles.

M. Massé, membre et ancien président de l'Académie d'agriculture, représentant l'Académie d'agriculture.

d) *Au titre de représentants des voyageurs.*

M. Edmond Chaix, président du Touring-Club de France, président de la Confédération nationale du Tourisme, du Thermalisme et du Climatisme français, représentant des Associations régulièrement constituées de Tourisme.

M. Jules Rimet, président du Comité national des Sports, représentant des Organisations de Sports et Loisirs.

M. Maurice Maillard, président de la Commission technique de la Presse, représentant des Organisations de Presse.

M. Villatte, président d'honneur de la Fédération nationale des Syndicats de voyageurs, représentants et placiers du commerce et de l'industrie de France, représentant les Associations régulièrement constituées de voyageurs de commerce.

M. Léon Heller, président de la Fédération nationale de la Mutualité française, représentant de la Mutualité.

M. Granier et M. Viala, membres de l'Office national des mutilés, combattants, victimes de la guerre et pupilles de la nation, représentants désignés par cet office.

e) *Au titre de représentants des puissances concédantes.*

M. Deyris, président du Conseil général du département des Landes.

M. Lorgeré, maire de Guingamp.

ART. 4. — Sont nommés membres du Conseil supérieur des transports comme représentants des administrations publiques, en dehors des membres de droit visés à l'article 4 du décret du 29 septembre 1937 :

M. Dubois, administrateur des contributions indirectes ;

M. Leca, inspecteur des finances ;

M. Ripert, sous-directeur à l'administration centrale des finances ;

M. Herrenschmidt, inspecteur des finances, représentant le ministère des Finances

M. Brun, directeur de l'administration départementale et communale ;

M. Imbert, inspecteur général des services administratifs, représentant le ministère de l'Intérieur.

M. Chesneau de Leyritz, maître des requêtes au Conseil d'Etat, représentant la présidence du Conseil.

M. le général Colson, chef d'état-major de l'armée, représentant le ministère de la Défense nationale et de la Guerre.

M. Chaumet, directeur de l'Administration générale, de l'expansion commerciale et de l'information économique, représentant le ministère du Commerce.

M. Chaplain, directeur général des Eaux et Forêts, représentant du ministère de l'Agriculture.

M. Quenot, directeur de l'exploitation postale, représentant le ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones.

M. Serge Gas, directeur général de l'Hygiène et de l'Assistance, représentant le ministère de la Santé publique.

M. Roger Auboin, maître des requêtes au Conseil d'Etat.

M. Moeneclaeys, inspecteur des finances.

M. Pierre Ricard, ingénieur des Mines, conseiller technique au ministère du Commerce.

M. Roland Marcel, conseiller d'Etat, commissaire général au tourisme.

M. Lehaussois, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

M. Tarivat, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

M. Joyant, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

M. Lipmann, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

M. Blum-Picard, ingénieur en chef des Mines, directeur des Mines au ministère des Travaux publics.

ART. 5. — Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 novembre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Travaux publics,

HENRI QUEUILLE.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, du ministre de l'Air et du ministre des Finances,

Vu le décret du 29 septembre 1937 portant organisation du Conseil supérieur des transports,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Est modifié comme suit le dernier paragraphe de l'article 10 du décret susvisé du 29 septembre 1937 :

« A titre transitoire et sauf en ce qui concerne le Secrétaire général, ces divers agents, ainsi que les employés de bureau, seront pris parmi les membres des secrétariats des organisations intégrés en tout ou en partie dans le Conseil supérieur des transports, ainsi qu'il est indiqué à l'article 40 du décret du 31 août 1937 portant création dudit Conseil. »

ART. 2. — Le ministre des Travaux publics, le ministre de l'Air et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal Officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 novembre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Travaux publics,

HENRI QUEUILLE.

Le ministre de l'Air,

PIERRE COT.

Le ministre des Finances,

GEORGES BONNET. °

Par décret en date du 4 novembre 1937, M. Lemoine, inspecteur général des Ponts et Chaussées, a été nommé secrétaire général du Conseil supérieur des transports.

Il conservera, en outre, ses attributions actuelles.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 15 novembre 1937.

Institution d'un comité auprès de l'office national des combustibles

Le sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics,

Vu la loi du 30 mars 1928 relative au régime d'importation du pétrole;

Vu les décrets du 1^{er} avril 1931 portant autorisations spéciales d'importation de pétrole brut, dérivés et résidus;

Vu les décrets du 22 septembre 1934 portant renouvellement d'autorisations spéciales d'importation de produits dérivés du pétrole;

Vu le décret du 23 avril 1937 complétant les décrets ci-dessus;

Vu l'article 8 du décret du 2 octobre 1937 portant renouvellement d'autorisations spéciales d'importations de produits dérivés du pétrole et l'article 5 du décret du 2 octobre 1937 autorisant provisoirement sans limitation l'importation des gas oils, des fuel oils, des road oils, des brais mous, des brais durs, des coques de pétrole, de la paraffine et de la vaseline, et notamment les deux derniers alinéas de ces articles, ainsi conçus :

« L'importateur devra justifier qu'il importe 50 % des quantités visées à l'article 1^{er}, soit par navires dont il a lui-même la propriété, soit par navires dont la charte-partie d'affrètement aura été agréée par les ministres chargés des combustibles liquides et de la marine marchande, après avis d'un comité fonctionnant auprès de l'Office national des combustibles liquides et dont la composition sera fixée par arrêté ministériel. Si l'importateur se trouve dans l'impossibilité de remplir cette obligation dans des conditions normales satisfaisantes de temps, de prix et de qualité, des dérogations pourront lui être accordées par le ministre chargé des combustibles liquides, après avis du comité susvisé.

« L'importateur pourra, par décisions des ministres chargés des combustibles liquides et de la marine marchande, après avis du même comité, être dégagé de l'obligation prévue à l'alinéa ci-dessus s'il fournit des garanties équivalentes. »

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Conformément aux décrets des 23 avril 1937 et 2 octobre 1937, il est institué auprès de l'Office national des combustibles liquides un comité des navires-citernes composé comme il suit :

Le directeur de l'Office national des combustibles liquides, président.

Un représentant de l'état-major général de la marine.

Le directeur central de l'intendance maritime, ou son représentant.

Un représentant de l'état-major général de l'armée.

Le directeur des poudres, ou son représentant.

Un représentant de l'état-major général de l'armée de l'air.

Un représentant du général secrétaire général du Conseil supérieur de la défense nationale.

Le directeur adjoint des affaires politiques et commerciales au ministère des Affaires étrangères, ou son représentant.

Le directeur de la flotte de commerce et du travail maritime au sous-secrétariat d'Etat de la marine marchande, ou son représentant.

Un administrateur représentant la direction générale des douanes.

Le directeur des affaires commerciales et industrielles du ministère du Commerce, ou son représentant.

Le directeur des voies navigables et des ports maritimes, ou son représentant.

Un membre du cabinet du sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics.

ART. 2. — Les membres du comité auront la faculté de se faire assister pendant les délibérations d'experts techniques, mais qui ne seront entendus qu'à titre consultatif.

ART. 3. — Le comité sera obligatoirement saisi de toutes les demandes et justifications prévues à l'article 1^{er} du décret du 23 avril 1937 et aux articles 5 et 8 des décrets du 2 octobre 1937. Il devra entendre les importateurs dans leurs observations et recueillir toutes informations utiles, de nature à éclairer les décisions. Il émettra un avis motivé sur les

justifications produites ou sur les garanties proposées par les importateurs. Cet avis sera transmis au sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics, aux fins de la décision incombant aux ministres chargés des combustibles liquides et de la marine marchande.

ART. 4. — Le directeur de l'Office national des combustibles liquides est chargé de l'exécution du présent arrêté.
Fait à Paris, le 30 octobre 1937.

PAUL RAMADIER.

Conseil général des Ponts et Chaussées

Aux termes d'un arrêté du 15 novembre 1937, M. *Frontard*, inspecteur général de 2^e classe des Ponts et Chaussées, fera partie des 1^{re} et 4^e sections du Conseil général des Ponts et Chaussées à dater du 16 novembre 1937.

NOMINATIONS — RADIATIONS MISES A LA RETRAITE - DIVERS

Par décret en date du 20 octobre 1937, ont été nommés élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées les anciens élèves de l'Ecole Polytechnique dont les noms suivent :

MM.

Brocard (André-Paul-Auguste).
Cirilli (Bruno-Paul-Jean).
Giraud (René-Marcel-Charles).
Vandange (Robert-Georges-Alexis).
Fumet (Paul-Marie-Léon).
Deschênes (Albert-Paul-Henri).
De Conihout (Pierre-Gaston).
Dreyfuss (Gilbert).
Deschamps (Jacques-Marcel).
Legrand (Marc-Marie-Maurice).
Weimager (Jean-Louis).
Thille (Aimé-Aurel-Jacques).
Leroy (Léon-Paul-Jules-Louis).

Ces élèves ingénieurs prendront rang en ladite qualité à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée

MM.

Aubert (Albert-Pierre).
Vernisse (Jean).
Devouge (Robert-Raymond).
Armengaud (Pierre-Elie-Maurice-Joseph).

Ces élèves prendront rang en ladite qualité à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée.

Par décret en date du 19 octobre 1937, ont été nommés élèves ingénieurs des Mines, les anciens élèves de l'Ecole Polytechnique dont les noms suivent :

MM.

Crussard (Charles).
Hue de La Colombe (Jean-Bernard).
Martin (Roger-Léon-René).
Dontot (Jacques).
Ventura (Elie).
Ritter (Rolland-Albert-Louis).

Ces élèves ingénieurs prendront rang en ladite qualité à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée.

Par décret en date du 20 octobre 1937, ont été nommés élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées, les anciens élèves de l'Ecole Polytechnique dont les noms suivent, qui ont souscrit, conformément aux dispositions de l'article 2 du décret du 9 mai 1920, l'engagement de servir pendant six années effectives dans les colonies, savoir :

Par décret en date du 19 octobre 1937, M. *Frontard* (Jean) 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^e classe des Ponts et

Chaussées, pour prendre rang à dater du 16 octobre 1937, en remplacement de M. Lévêque, placé, sur sa demande, dans la position de disponibilité sans traitement pour convenances personnelles.

Par décret en date du 19 octobre 1937, les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe, ont été nommés ingénieurs en chef de 2^e classe pour prendre rang à dater du 1^{er} novembre 1937, savoir :

MM.

Labaye (Fernand-Jules-Gustave).
Guénot (André-Paul-Georges).
Demartini (Paul-Ignace).
Fleury (Raymond-Alexandre-Auguste).
Rouelle (Gérard-Jean).

Par décret en date du 4 novembre 1937, les élèves ingénieurs dont les noms suivent, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'École nationale des Ponts et Chaussées, ont été nommés ingénieurs ordinaires de 3^e classe des Ponts et Chaussées, pour prendre rang du 1^{er} octobre 1937, savoir :

M.

Legrand (Michel-Etienne-Philippe-Marie).
Chaste (Roger-Joseph-Jean).
Ahü (Jean-Emile-Eugène).
Marchal (Maurice-Marie-Pierre).
Camban (Jean-Emile).
Merlin (Pierre-Ernest-Abel).
Guillon (Pierre-Fernand).
Mook (André).
Thomas (Marie-Théobald-Henri).
Guérin (Jacques-Charles).
Monneret (Yves-Louis-Georges).
Charpentier (Jean-Philippe-Hubert-Edouard)

MM. *Ahü*, *Merlin*, *Mook* et *Guérin*, ingénieurs destinés au service colonial, ne pourront être admis définitivement dans les cadres prévus pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées au budget ordinaire du ministère des Travaux publics qu'à la condition d'avoir satisfait aux obligations fixées par le décret du 9 mai 1920, relatif au service colonial des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Par décret en date du 4 novembre 1937, a été fixée, au 1^{er} octobre 1937 la date à laquelle prendront rang en qualité d'élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées les anciens élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent, nommés à ce grade par décrets du 1^{er} novembre 1936 et qui ont produit le certificat médical visé à l'article 51 (§ 4) de la loi du 30 mars 1920 :

A. — *Service métropolitain.*

MM.

Mallet (Charles-Alphonse).
Jouvent (Albert-Georges-Raymond).

Antoine (Georges-Lucien-André).
Martinelli (Jacques).
Vasseur (Jacques-Alexandre-Maurice).
Pétigny (Bernard-Claude).
Antoine (Jean-Pierre).
Richard (Maurice-Gilbert-Alfred).
Durand (René-Noël).
Bonmemoy (Guy-Jean-Marie).
Caudrelier (Edmé-André-Louis).
Désorges (Robert-Georges).
Boulloche (André-François-Roger-Jacques).
Toussandier de La Serre (Bernard-François-Henri).
Brandeis (Yves-Salomon-Isaac).

B. — *Service colonial.*

M. *Bourrières* (Paul-Michel).

Par décret en date du 4 novembre 1937, ont été nommés élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 16 octobre 1937, les ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat dont les noms suivent, savoir :

MM. *Tabari*, *Bontron*, *Dumas*.

Par décret du 6 novembre 1937, 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 1937, savoir :

MM.

Guéronik (Sacha-Raymond).
Eyssautier (Louis-Charles).
Couture (Jean-Désiré).

Aux termes d'un décret en date du 13 novembre 1937, M. *Lemoine*, inspecteur général des Ponts et Chaussées, secrétaire général du Conseil supérieur des transports, recevra, à dater du 15 novembre 1937, au titre de ces dernières fonctions, une indemnité fixée à la somme de 24.000 fr. par an et payable mensuellement.

Par décret en date du 13 novembre 1937 :

M. *Gervais de Rouville* (Henri-Pierre-André), inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur du service des phares et balises, a été nommé professeur du cours de « travaux maritimes » à l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. Watier, décédé.

M. *Legrand*, ingénieur en chef de l'Office central d'études du matériel de chemin de fer, a été nommé professeur adjoint du cours de chemin de fer (matériel et traction) à ladite école, en remplacement de M. Renevey, dont la démission a été acceptée.

Ces nominations sont faites pour un an, à dater du 15 octobre 1937.

MUTATIONS

Par arrêté en date du 19 octobre 1937 et par modification aux dispositions de l'arrêté du 22 octobre 1925, le nombre des arrondissements du service maritime du département des Bouches-du-Rhône a été porté de quatre à cinq.

La consistance nouvelle des arrondissements sera fixée ultérieurement.

M. *Flinois*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des Ponts et Chaussées à Dunkerque, a été chargé, à dater du 16 octobre 1937, du 5^e arrondissement du service maritime du département des Bouches-du-Rhône.

Par arrêté du 20 octobre 1937, a été rapporté l'arrêté du 2 octobre 1937, aux termes duquel M. *Deroche* (Guy), ingénieur ordinaire de 2^e classe des Ponts et Chaussées, remis par le ministère des Colonies à la disposition de l'administration des travaux publics, a été chargé, à la résidence de Rodez, à dater du 1^{er} octobre 1937, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Aveyron, en remplacement de M. Robert, appelé à une autre destination.

Par arrêté en date du 21 octobre 1937, M. *Frontard*, inspecteur général de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été chargé, à dater du 16 octobre 1937, du 19^e arrondissement d'inspection générale des services des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. Lipmann, nommé président de la 4^e section du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Par arrêté en date du 21 octobre 1937, M. *Labaeye*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Briey, nommé par décret du 19 octobre 1937 ingénieur en chef de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été chargé, en cette qualité, à dater du 1^{er} novembre 1937, à la résidence de Barle-Duc, en remplacement de M. Frontard, promu au grade d'inspecteur général des services ci-après désignés, savoir :

- 1^o Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Meuse;
- 2^o Service du contrôle d'études et travaux de la ligne de Saulmory à Baroncourt.

Par arrêté en date du 21 octobre 1937, M. *de Brun*, ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, à Lons-le-Saunier, a été chargé, à la résidence de Vannes, en remplacement de M. Perret, admis à faire valoir ses droits à la retraite, des services ci-après désignés, savoir :

- 1^o Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Morbihan;
- 2^o Service maritime du même département;
- 3^o Service du canal de Nantes à Brest (2^e section);

4^o Service du contrôle d'études et travaux de la ligne de Lorient à Fort-Bloqué par Ploesmeur.

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

Par arrêté en date du 21 octobre 1937, M. *Guénot*, ingénieur ordinaire de 1^{er} classe des Ponts et Chaussées à Mâcon, nommé par décret du 19 octobre 1937, ingénieur en chef de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été chargé, en cette qualité, à la résidence de Lons-le-Saunier, du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Jura, en remplacement de M. de Brun, appelé à une autre destination.

Cette disposition aura son effet à dater du jour où M. de Brun, affecté par arrêté en date de ce jour au poste d'ingénieur en chef à Vannes, prendra effectivement possession de ce poste.

Par arrêté du 21 octobre 1937, M. *Guénot*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Mâcon, nommé par décret du 19 octobre 1937 ingénieur en chef de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été chargé de mission, à dater du 1^{er} novembre 1937, à la résidence de Lons-le-Saunier, auprès de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département du Jura.

Par arrêté du 21 octobre 1937, M. *Fleury*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Cherbourg, nommé par décret du 19 octobre 1937 ingénieur en chef de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été chargé, en cette qualité, à la résidence de Saint-Lô, en remplacement de M. Lecocq, admis à faire valoir ses droits à la retraite, des services ci-après désignés, savoir :

- 1^o Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Manche;
- 2^o Service maritime du même département.

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

Par arrêté en date du 21 octobre 1937, M. *Fleury* (Raymond), ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Cherbourg, promu ingénieur en chef de 2^e classe par décret du 19 octobre 1937, a été chargé de mission, à dater du 1^{er} novembre 1937, à la résidence de Saint-Lô, auprès de l'ingénieur en chef du service ordinaire et maritime du département de la Manche.

Par arrêté du 21 octobre 1937 :

M. Roy (René), ingénieur en chef de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé du service de l'inspection générale du contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

M. Demartini, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Paris, faisant fonctions d'ingénieur en chef, a été, en sus de ses attributions actuelles, attaché au service de l'inspection générale du contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 16 octobre 1937.



Par arrêté du 4 novembre 1937, les ingénieurs ordinaires de 3^e classe des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, nommés à ce grade par décret du 4 novembre 1937, ont reçu les destinations suivantes, à dater du 1^{er} octobre 1937, savoir :

M. Legrand, Dunkerque (1), — 3^e arrondissement du service maritime du département du Nord; 2^e arrondissement de Dunkerque du service des voies navigables dans le département du Nord et du Pas-de-Calais; service hydro-métrique et d'annonce des crues de la partie française des bassins de l'Escaut et de l'Yser (2).

M. Chaste, Sarreguemines. — Arrondissement de Sarreguemines du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Moselle.

M. Ahü, Laval. — Arrondissement du Nord du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Mayenne; arrondissement unique du service de la navigation de la Mayenne (1^{re} section); service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département de la Mayenne. — Ingénieur destiné au service colonial; affectation provisoire.

M. Marchal, Montbéliard. — Arrondissement de Montbéliard du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Doubs; arrondissement de Montbéliard du service du canal du Rhône au Rhin; service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département du Doubs.

M. Cambou, Agen. — Arrondissement spécial du service ordinaire du département de Lot-et-Garonne; arrondissement unique du service de la navigation de la Garonne entre la limite des départements de Tarn-et-Garonne et de Lot-et-Garonne et la limite des départements de Lot-et-Garonne et de la Gironde; contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département.

M. Merlin, Paris. — Stage au ministère des Colonies; inspection générale des travaux publics. — Ingénieur destiné au service colonial; affectation provisoire.

M. Guillon, Nantes. — Arrondissement du Nord-Ouest du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure; arrondissement du Nord-Ouest des services de la navigation de l'Erdre, de la Sèvre-Nantaise et du Brivet; arrondissement unique du service du canal de Nantes à Brest (1^{re} sec-

tion); contrôle de l'exploitation technique des D.E.E. dans le même département.

M. Mook, Briançon. — Arrondissement de Briançon du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Hautes-Alpes. — Ingénieur destiné au service colonial; affectation provisoire.

M. Thoumas, Rodez. — Arrondissement du Sud du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de l'Aveyron.

M. Guérin, Paris. — Stage au ministère des Colonies, inspection générale des travaux publics. — Ingénieur destiné au service colonial; affectation provisoire.

M. Monneret, Ajaccio. — Arrondissement d'Ajaccio du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Corse; arrondissement du service du contrôle des études et travaux de la ligne de chemin de fer de Ghisonaccia à Bonifacio et du service des études de la ligne électrique d'Ajaccio à Sartène et Bonifacio; arrondissement unique du service du contrôle de la voie et des bâtiments et de l'exploitation technique de la ligne de chemin de fer de Bastia à Ajaccio (section de Corte à Ajaccio); 1^{er} arrondissement du service maritime du département de la Corse; service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département.

M. Charpentier, Vannes. — Arrondissement du Sud du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Morbihan; arrondissement unique du service maritime du même département; contrôle de l'exploitation des distributions d'énergie électrique dans le même département.



Par arrêté du 15 novembre 1937, M. Dantu, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées, a été affecté, à la résidence de Paris, au service central de statistique et de documentation, à dater du 1^{er} novembre 1937.



Aux termes d'un arrêté du 15 novembre 1937, M. Dantu, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées, affecté au service central de statistique et de documentation, recevra, conformément aux dispositions du décret du 22 avril 1936, à dater du 1^{er} novembre 1937, le traitement prévu par le décret du 26 novembre 1936 pour les commissaires au contrôle général des chemins de fer appartenant à la 3^e classe, 1^{er} échelon.



Par arrêté du 15 novembre 1937, M. Lebourlier, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées, précédemment mis à la disposition du ministère de la Marine et affecté à ce titre à la direction des travaux maritimes de Lorient, a été réintégré dans les cadres de l'administration des travaux publics et placé, sur sa demande, dans la situation de disponibilité sans traitement pour convenances personnelles à dater du 15 novembre 1937.

(1) Résidence. — (2) Affectation

Modifications dans la répartition des services

Par arrêté en date du 15 novembre 1937, a été transféré à Oran, à dater du 16 novembre 1937, le siège de l'arrondissement de Sidi-Bel-Abbès, de la 2^e circonscription d'Oran, des services des Ponts et Chaussées de l'Algérie.



COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I. — Changements d'adresse

A. — PONTS ET CHAUSSÉES.

Inspecteurs généraux.

MM.

Alix (Gaston), 7, rue d'Anvers, Besançon.
Boismier, 54, boulevard Emile-Augier, Paris-16^e.
Willotte, Private Pension, 5, rue Paul-Deroulède, Neuilly-sur-Seine.

Ingénieurs en chef.

MM.

Bressot, 5, rue de Luynes, Paris-7^e.
Guénot, 4, rue du Curé-Maïon, Lons-le-Saunier.
Kirchner (Robert), 124, chemin de Choulans, Lyon
Pascalon, 2, place Bellecour, Lyon
Soleil, 34, rue Réaumur, La Rochelle.
Surleau, 1, avenue Sylvestre-de-Sacy, Paris-7^e.

Ingénieurs ordinaires.

MM.

Arnoux, 21, rue Félicien-David, Paris-16^e.
Aron (Jean-Claude), 47 bis, rue St-Lazare, Compiègne.
Barbet, 24, boulevard Sébastopol, Oran.
Callet, 2, place Frédéric-Sauvage, Sainte-Adresse.
Crouzet, 3, rue Collette, Paris-17^e.
Davin, 68, rue Madame, Paris-6^e.
Jamme, 186, rue Legrand-de-la-Liraye, Saïgon.
Lizée, 24, boulevard Pasteur, Evreux.
Maurin, 17, rue de Reims, Mulhouse.

Nicolas (Marcel), 32, rue Laregnère, Saïgon.
Robert, 26, rue du Docteur-Rives, Perpignan.
Siegfried, 28, rue Erwin, Strasbourg.

B — MINES.

Ingénieur ordinaire.

M.

Guillaumat, 209, boulevard Péreire, Paris-17^e.



II. — Adhésion nouvelle à l'Association

M

Barbet, Ingénieur des Ponts et Chaussées.



III. — Naissance

M. *Dupouy*, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part de la naissance de son fils Alain, le 6 novembre 1937.



IV. — Deuil

Mme et M. Adrien *Godin*, Ingénieur des Ponts et Chaussées, ont la douleur de faire part du décès de Mlle Yvonne-Paule Godin leur fille. (Paris, le 15 novembre 1937.)

INDEX DES ANNONCES

Adductions et distributions d'eau
Sté Auxiliaire des Distributions d'eau

Appareils de levage
Titan de France.

Assèchement
Les Travaux souterrains

Bennes
Benoto
Gallia

Bijoux
Godchot
Soulat

Chaux et Ciments
Ciments Français (Sté des)
de Lafarge et du Teil
Lambert frères
Poliet et Chausson
Union de Consommateurs

Cabestans - Treuils
Hillairet

Compresseurs
Baudot-Hardoll

Construction Mécanique
Compagnie de Fives-Lille.
Sté Alsacienne de Constructions méca-
niques.

Electrification des Ecluses
Als-Thom
Hillairet

Editeurs
Dunod

Emulsions
Cie Parisienne des Asphaltes
Cochery (Entreprises Albert)
E.C.F.M.
Gaz de Paris
Lassailly et Bichebois
Rol, Lister et C^{ie}.
Sté Chimique de la Route
Sté An. Pétroles Jupiter
Sté Générale des Routes Economiques
Sté Standard Franco-Américaine
Sté Traga
La Trinidad
Vialit

Entreprises Electriques
L'Entreprise Industrielle.

Entreprises Générales Industrielles
Cie d'Entreprises Electro-Mécaniques
Société générale d'Entreprises.
Cie Générale d'Entreprises Electriques
L'Entreprise Industrielle.
Compagnie Parisienne pour l'Industrie
des chemins de fer.

Entreprises de Travaux Publics
Batignolles (Sté de Constructions des)
Entreprises Billiard
Boussiron
Société Limousin
Montcocol
Sté d'Entreprises Industrielles et de Tra-
vaux Publics
Venot et Cie

Epuration des Eaux. Assainissement
Sté Française de Salubrité

Explosifs
Davey Bickford Smith et Cie

Fondations
Pieux Franki

Matériel de Chemins de Fer
Cie Gle de Construction et d'Entretien
de Matériel de Chemins de Fer
Sté Parisienne pour l'Industrie des Che-
mins de Fer et Tramways

Matériel Pneumatique
Forges et Ateliers de Meudon

Matériel de Travaux Publics
Ateliers d'Ermont
Cie Ind. de Matériel de Transports
P. I. C.

Moteurs Diesel
Aster.

Moteurs Electriques
Forges et Ateliers de Constructions Elec-
triques de Jeumont.

Moteurs à huile lourde
Renault

Offices Techniques
O. T. U. A.

Pavage - Revêtements
La Route
Rol, Lister et C^{ie}.
Sté Routière Colas
La Route Moderne
Sté An. pour la Construction et l'En-
retien des Routes
Sté Générale des Routes Economiques
Société Traga

Peintures
Alfred Freitag
Bernard Frères.
Kiffer et Hamaide

Pelles Mécaniques
Pinguely

Pieux
Pieux Franki.

Pompes
Baudot Hardoll
R. Lefi
Mouwex

Soudure
La Soudure Autogène Française

Vêtements
A la Grande Maison

Vérins hydrauliques
Ets Verboom et Durouchard

Wagons-Réservoirs
Cie Européenne pour le Transport de
Combustibles liquides et carburants

SOCIÉTÉ DU
GAZ DE PARIS

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

6, RUE CONDORCET. - PARIS. 9^e

■

GOUDRONS PREPARES

POUR LES ROUTES

Conformes aux Spécifications du Ministère des Travaux Publics

BRAIS

POUR: TARMACADAM
REVÊTEMENTS SPÉCIAUX
JOINTOIENT
DES PAVÉS DE BOIS

HUILES

POUR : FLUXAGE DES BITUMES
IMPRÉGNATION DES PAVÉS
DE BOIS ET TOUS USAGES

S'adresser au Service Commercial : 6, RUE CONDORCET. PARIS (19^e)

Tél. TRUDAINE 73.00 (10 lignes)

R.C. Seine 45.943

Ad. Tél. SOUPRODOS.83. PARIS