

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28, Rue des Saules, Paris, PARIS



RECONSTITUTION DU PONT DE BILLY SUR L'ALLIER



OTUA

Patronné par le monde français de l'acier, l'**Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier (OTUA)** est un organisme d'études techniques et de propagande des utilisations d'acier. L'OTUA étudie en particulier l'emploi systématique de l'acier dans les travaux publics.

Si vous avez besoin de renseignements au sujet d'une utilisation d'acier, adressez-vous à l'OTUA. L'OTUA ne poursuit pas de but commercial, son action est bénévole et gratuite.

PUBLICATIONS DE L'OTUA

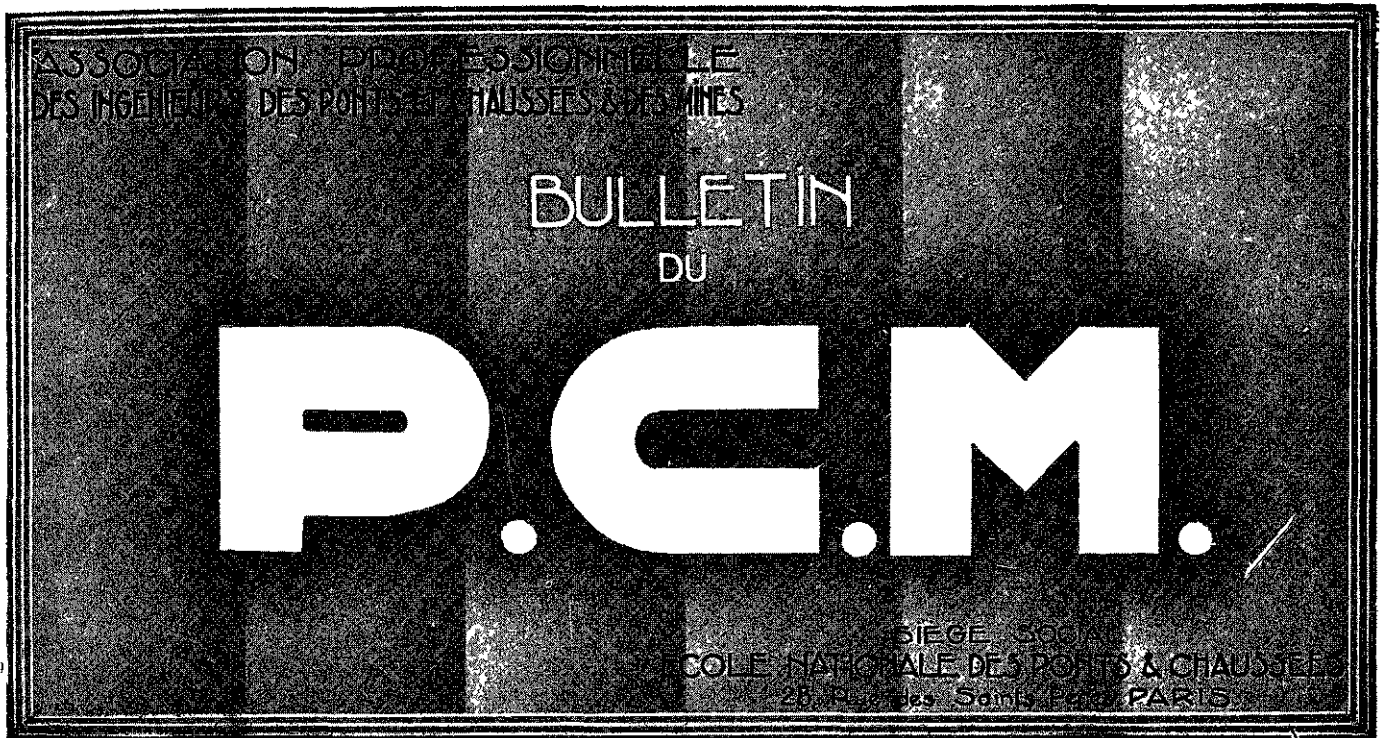
- ACIER Les Supports Métalliques de Lignes Electriques
- ACIER "Le Gratte-Ciel Américain."
- ACIER Quatre ans de Construction en France d'Immeubles à Ossature en Acier.
- ACIER Architecture et Décoration
- ACIER Alger, Ville Neuve.
- ACIER L'Esthétique des Ponts Métalliques.
- ACIER Fenêtres et Portes en Acier.
- ACIER Contribution à l'Étude des Peintures anti-rouille
- ACIER Les Meubles Scolaires en Acier.
- ACIER Les Ponts suspendus.
- NOTE TECHNIQUE La Résistance des Aciers à la Fatigue
- NOTE TECHNIQUE Planchers d'Immeubles et Tabliers de Ponts, aux États-Unis.
- NOTE TECHNIQUE Aciers 50 et 54 de Construction à Haute Résistance.
- NOTE TECHNIQUE Palplanches Métalliques.
- NOTE TECHNIQUE Le Pont sur le Kill von Kull, à New-York.

Instructions pour l'Établissement des Ossatures, Charpentes et Planchers Métalliques dans les Constructions Privées.

Nous vous adresserons gratuitement ces ouvrages, demandez-les

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, RUE DU GÉNÉRAL-FOY, PARIS (VIII^e) TÉLÉPHONE : LABORDE 62-25



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

SOMMAIRE

ACTIVITE DES GROUPES :	DOCUMENTS PARLEMENTAIRES :
Groupe des Mines..... 144	Questions écrites au sujet des cadres supérieurs de la S. N. C. F. et du Conseil Supérieur des transports ... 158
ACTIVITE DE LA FEDERATION NATIONALE DES CORPS DE L'ETAT ET DES CADRES DES ADMI- NISTRATIONS PUBLIQUES (E. N. C. A.) :	NOMINATIONS, MISES A LA RETRAITE 158
Note remise à M. le Président Chautemps au cours de l'audience du 3 juin 1938..... 146	MUTATIONS ... 160
Les traitements des fonctionnaires supérieurs et moyens ... 148	MODIFICATIONS DANS LA REPARTITION DES SERVICES 164
NOTES ET DOCUMENTS :	LEGION D'HONNEUR 165
La Maison des Mines..... 150	COMMUNICATIONS PERSONNELLES :
CHRONIQUE DES TRAVAUX :	Changements d'adresse..... 163
Barrage de Génissiat..... 152	Demande de renseignement..... 166
Reconstruction du Pont de Billy sur l'Allier.. 153	Souscripteurs perpétuels..... 166
TEXTES LEGISLATIFS ET ADMINISTRATIFS SUS- CEPTIBLES D'INTERESSER LES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES :	Démissions de Membres de l'Association.. 166
Nomenclature 155	Naissance 166
	Décès 166
	Pension de famille..... 166

ACTIVITÉ DES GROUPES

GROUPE DES INGÉNIEURS DES MINES

Note remise à M. Frossard, Ministre des Travaux Publics, au cours de l'audience accordée au bureau de Groupement des Ingénieurs des Mines le 20 Mai 1938.

L'action administrative du Groupement des Ingénieurs des Mines s'exerce dans le cadre du P. C. M. pour toutes les questions intéressant à la fois le Corps des Mines et les Ponts et Chaussées ; mais l'action du groupement est indépendante pour toutes les questions plus particulières au Corps des Mines.

Le groupement se tient également en contact avec l'Amicale des Ingénieurs T. P. E. (Mines).

Les principales questions qui intéressent particulièrement les Ingénieurs des Mines sont actuellement les suivantes :

I. — AJUSTEMENT DES TRAITEMENTS

Toutes les mesures prises depuis le début de la crise ont eu pour effet de niveler l'écart entre la rémunération des Ingénieurs des Mines et celles des fonctionnaires placés sous leurs ordres. Simultanément les émoluments des chefs d'industrie ont été notablement relevés, si bien que la disproportion entre les fonctions administratives et les fonctions industrielles que sont susceptibles de remplir les mêmes ingénieurs s'est accentuée. Cette situation n'a pas été sans influer sur le nombre des départs récents des Ingénieurs pour l'industrie.

Les Ingénieurs des Mines demandent le redressement de ces inégalités qui ne peuvent que nuire à leur prestige dans l'Administration.

2. — RELÈVEMENT DU MAXIMUM DE L'INDEMNITÉ DE FONCTIONS (dite d'article 2).

Créée pour donner aux Ingénieurs des grands services miniers des avantages en rapport avec l'importance de leurs fonctions, les sujétions et la responsabilité qu'elles entraînent, cette indemnité a dégénéré après la guerre en une sorte d'indemnité de vie chère étendue à presque tous les postes d'ingénieurs. Simultanément les ingénieurs se sont vus chargés de certaines fonctions supplémentaires rémunérées et notamment des expertises des véhicules de transport en commun et des épreuves d'appareils à gaz comprimés.

Le résultat a été d'avantager nettement les services de grande étendue territoriale en comprenant des villes très peuplées par rapport aux postes purement miniers, aux postes auprès de l'Administration centrale et au professorat.

Il est impossible de créer, entre les attributions des indemnités de l'article 2, les différences qui s'imposeraient parce que le plafond de ces indemnités (15.000 frs ramenés à 12.000 par la Commission Supérieure des Eco-

nomies) est très inférieur à l'écart qui existe entre les rémunérations accessoires.

L'intérêt du service demande qu'il soit remédié à cet état de choses en portant le plafond à 25.000 frs sans modifier le *crédit global*, lequel est alimenté par les prélèvements d'article 4 sur les rémunérations accessoires des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le Conseil Général des Mines a d'ailleurs pris position depuis plusieurs années dans le même sens.

3. — EXPERTISES DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

Le personnel des arrondissements minéralogiques est presque toujours chargé des expertises des véhicules de transport en commun. Les frais d'expertises sont fixés par arrêtés préfectoraux d'après les conditions locales et répartis de manière à couvrir les frais de déplacements, les frais de bureaux, s'il y a lieu les frais de personnel supplémentaire et à laisser une rémunération pour le surcroît de travail aux différents échelons du service.

Cette organisation est actuellement favorable aux services locaux, mais elle risque d'être modifiée à leur détriment avec l'organisation envisagée par le contrôle des Transports.

Les Ingénieurs ne verraient que des avantages à faire rentrer ces expertises dans le contrôle d'Etat, à condition de conserver une part du profit qu'ils en retirent actuellement. Ils demandent donc, lorsque l'organisation nouvelle sera définie qu'une partie déterminée du produit des recouvrements effectués sur les assujettis continue de servir, non seulement à couvrir les frais directs, mais aussi à leur assurer une certaine rémunération comme en matière de distribution d'énergie électrique ou de contrôle de voie ferrée d'intérêt local ; le reste du produit pourrait être distrait pour les frais généraux de l'Administration et notamment comme il est suggéré ci-après :

4. — ORGANISATION DU SERVICE DES MINES

Le développement de l'industrie houillère en matière de chimie de la houille et de produits de synthèse, la part que l'Etat est appelé à prendre dans ces fabrications, les dangers particuliers aux hautes pressions et aux températures qu'elles utilisent obligent à trouver dans le Corps des Mines des Ingénieurs parfaitement avertis de l'évolution de cette branche de la chimie et de la métallurgie qui y est liée.

Depuis de nombreuses années, le Conseil Général des Mines a demandé que quelques ingénieurs puissent se spécialiser dans ces études, en particulier par des stages industriels et des travaux de laboratoire. Le Conseil de l'Ecole des Mines de son côté a reconnu l'utilité de permettre aux jeunes ingénieurs au cours d'une année complémentaire, d'approfondir leur instruction et d'entreprendre des études et travaux de caractère personnel selon

leurs aptitudes et leurs goûts, de manière à déterminer l'orientation de ceux d'entre eux qui voudraient faire une carrière de science pure ou appliquée et à maintenir le haut renom scientifique du Corps des Mines.

Ces vœux devraient se traduire par une augmentation temporaire du nombre des élèves ingénieurs puis par une augmentation permanente de l'effectif des ingénieurs de la valeur d'une promotion moyenne. On est loin de cette situation puisque l'abaissement brutal de l'âge de la retraite et quelques mises en congé ont au contraire créé une crise d'effectif.

D'autre part, les attributions de plus en plus développées du Service des Mines en matière de contrôle des prix et de législation sociale rendent nécessaires des contacts fréquents avec l'autorité préfectorale ; il ne saurait être envisagé de placer des ingénieurs des Mines dans chaque département, mais il y aurait certainement place pour un Ingénieur T. P. E., ce qui obligerait à en accroître quelque peu le nombre ; également il devrait y avoir à la tête des bureaux des plus importants arrondissements minéralogiques un ingénieur T. P. E. chargé en même temps d'une petite subdivision ; enfin des ingénieurs T. P. E. dont la résidence n'est pas au siège du sous-arrondissement devraient avoir quelques facilités indispensables pour la bonne exécution du service, notamment le téléphone et la machine à écrire.

Le supplément de dépenses occasionné par ces différentes améliorations paraît pouvoir être trouvé dans la répartition judicieuse des sommes reçues au titre des frais de contrôle des véhicules de transport en commun.

5. — CONTROLE DU GAZ

Les Ingénieurs des Mines croient qu'il est de l'intérêt général d'utiliser leur compétence et leur indépendance pour l'étude de toutes les questions touchant à la qualité et au prix du gaz et à la révision des contrats passés entre les collectivités et les Sociétés concessionnaires, questions qui sont actuellement traitées dans des conditions laissant souvent à désirer. Le département du Pas-de-Calais est depuis plusieurs années entré dans cette voie et en a retiré un sérieux bénéfice.

6. — ETUDE DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES

Les Ingénieurs des Mines sont particulièrement bien placés par leur recrutement et par leurs fonctions pour jouer un rôle important dans l'étude des questions économiques touchant, non seulement à l'industrie minière, mais aussi à toute l'industrie lourde et aux transports. La part que plusieurs d'entre eux ont prise aux travaux du Conseil National Economique et qui a été fort appréciée, le rôle qu'a rempli un ingénieur des Mines à la création du corps des enquêteurs techniques du Ministère du Commerce en sont la preuve.

En résumé les Ingénieurs des Mines sont convaincus de pouvoir apporter à la chose publique une contribution plus en rapport avec la qualité exceptionnelle de leur recrutement et ils désirent que l'Administration en tienne compte.



Activité de la Fédération Nationale des Corps de l'État et des Cadres des Administrations Publiques (F. N. C. A.)

**Note remise à M. le Président Chautemps au
cours de l'audience du 3 Juin 1938.**

I. — CONSTITUTION DE LA F. N. C. A.

Les fonctionnaires moyens et supérieurs, qui n'ont en aucune façon bénéficié des lois sociales de 1936, subissent actuellement, dans leur niveau de vie, un abaissement continu et progressif, qui les place dans une situation notablement inférieure à celle de 1930 (année de rajustement définitif des traitements sur le franc Poincaré et sur les échelles de la Commission Martin) et à celles des années de déflation (1934-1935). Et cependant, leur tâche devient de plus en plus difficile, délicate et absorbante.

Ils assistent avec angoisse à l'abaissement de leur situation et au déclassement consécutif de la fonction publique dans l'échelle des valeurs nationales. De ce fait, l'Administration se trouve menacée d'une perte de qualité, hautement préjudiciable aux intérêts de l'État et de la Nation qui exigent que l'économie nationale ne soit pas soumise à la seule loi du nombre, mais qu'elle assure aux élites une situation en rapport avec leur sélection, leurs fonctions, leurs responsabilités.

La lutte contre ce déclassement de la fonction publique est l'un des motifs essentiels de la constitution de la Fédération Nationale des Corps de l'État et des Cadres des Administrations Publiques (F. N. C. A.) qui, régulièrement constituée sous le régime de la loi de 1901, groupe, dès maintenant 33 Associations comptant plus de 16.000 adhérents et réunit ainsi la grande majorité des fonctionnaires des Corps de l'État et des Cadres des Administrations Publiques (Magistrature, Cadres Supérieurs Techniques, Cadres Supérieurs des Finances, Cadres Civils de l'Administration Centrale, Enseignement secondaire, Cadres du Ministère de l'Agriculture....).

La nécessité est en outre apparue aux dirigeants des Associations adhérentes de ne plus assister en spectateurs et en ordre dispersé aux transformations inévitables de la vie économique et sociale ; non seulement leur avenir, mais encore celui de l'État, dont les cadres constituent l'armature essentielle, dépendent en effet des formules nouvelles. Le devoir des cadres est de procéder à un examen objectif de ces formules et plus particulièrement de celles qui concernent la fonction publique, en ne perdant jamais de vue les intérêts supérieurs de la Nation, ni la nécessité de l'obéissance du fonctionnaire à l'égard du Gouvernement responsable devant le Parlement.

Il s'agit, non pas d'une organisation de combat, mais d'un organisme de collaboration loyale, respectueux de l'intérêt général, désireux avant tout de « servir » et réunissant les Associations et Groupements de fonctionnaires qui, soucieux de leurs devoirs et en raison de leurs fonctions essentielles d'éducation, de justice, d'arbitrage et d'autorité, ne peuvent, sous peine de saper la notion même

de l'État et de la fonction publique, s'affilier à une organisation exerçant une action politique de parti ou de classe.

II. — DESIDERATA

A) Traitements.

Le tableau ci-dessous fait ressortir la variation depuis 1930, des traitements des fonctionnaires.

TABLEAU I
Traitements en valeur absolue

Echelle de 1930	Traitements 1934 (après les décrets Doumergue)	Traitements 1935 (après les décrets Laval)	Traitements actuels (Juin 1938)
9.000	8.550	8.150	11.400
14.000	13.300	12.050	16.220
15.000	14.250	12.910	17.200
20.000	19.000	17.220	21.880
30.000	28.200	25.550	31.220
40.000	37.200	33.700	41.000
50.000	46.500	42.230	51.000
60.000	55.200	50.000	61.000
80.000	73.600	66.700	81.000
100.000	91.000	82.350	101.000

Or la réalité et l'équité exigent que les traitements ne soient pas considérés en valeur absolue, mais en raison de leur pouvoir d'achat.

Le Tableau II fait ressortir les variations de la situation réelle des fonctionnaires en raison du pouvoir d'achat de leur rémunération.

TABLEAU II
Variations de la valeur réelle des traitements
(Evaluation de leur pouvoir d'achat
calculé sur la base 100 en 1930)

Echelles de 1930 Pouvoir d'achat = 100 Coût de la vie = 100	Année 1930	Année 1934 (après les décrets Doumergue) Coefficient du coût de la vie = 89	Année 1935 (après les décrets Laval) Coefficient du coût de la vie = 83	Juin 1938 Coefficient du coût de la vie = 120	Baisse entre 1938 et 1930
9.000	100	106	109	105	Hausse : 5 %
14.000	100	106	103	100	Egalité
15.000	100	106,50	104	95	Baisse : 5 %
20.000	100	107	104	91	» 9 %
30.000	100	105	102,5	86	» 14 %
40.000	100	104	101,5	85	» 15 %
50.000	100	104	102	85	» 15 %
60.000	100	103	100	84,5	» 15,5 %
80.000	100	103	100	84	» 16 %
100.000	100	103	100	84	» 16 %

Ce tableau, dans lequel il a été tenu compte de la variation de l'indice annuel et trimestriel du coût de la vie à Paris d'une famille de 4 personnes, publié par la Statistique Générale de la France, montre la dévalorisation actuelle de la situation des fonctionnaires moyens et supérieurs, dont la rémunération réelle est, en fait et en moyenne, inférieure de 15 % à celle de 1930, année d'ajustement définitif des traitements sur le franc Poincaré et en baisse de 16 à 17 % sur les années dites de déflation (1934 et 1935).

Ce tableau établit l'ordre de grandeur des redressements futurs, tant en ce qui concerne les traitements que les retraites.

La F. N. C. A. attire respectueusement l'attention du Gouvernement sur la situation actuelle des Cadres de l'Etat et lui demande de prendre des mesures en vue de la redresser, dans la mesure compatible avec l'économie du Pays.

En tous cas, elle insiste avec la plus grande énergie sur le principe suivant qu'elle considère comme primordial :

Les améliorations des rémunérations doivent être, à l'avenir, proportionnelles aux traitements et non pas se traduire, comme par le passé, par l'octroi d'une indemnité fixe égale pour tous, ou même dégressive, dont le résultat définitif est le nivellement par le bas de toutes les valeurs et l'écrasement des élites indispensables à la prospérité du Pays.

B) Revendications d'ordre professionnel.

1° — L'ÉPRESENTATION DANS LES COMMISSIONS

La F. N. C. A. qui groupe la majorité des fonctionnaires des cadres moyens et supérieurs de l'Etat, et qui constitue à ce titre l'organisation la plus représentative de ces fonctionnaires, demande à être représentée dans les Grandes Commissions qui ont été ou seront instituées à la Présidence du Conseil en vue d'examiner les diverses questions se rattachant tant à la situation de ses adhérents qu'à la fonction publique.

Il s'agit actuellement des Commissions suivantes :

a) *La Commission Consultative* instituée auprès du Président du Conseil par arrêtés des 20 octobre et 4 décembre 1933 et chargée d'étudier les questions concernant les fonctionnaires des Administrations Publiques ;

b) *La Commission Supérieure de Cumuls* prévue par l'article 21 du décret du 29 octobre 1936 sur les Cumuls et instituée par l'arrêté du 17 décembre 1936 ;

c) *La Commission chargée d'étudier* les conditions d'application de la loi sur la semaine de 40 heures au personnel des Administrations de l'Etat, constituée par arrêté du 15 février 1925 ;

d) *Conseils et Commissions diverses* (Conseil National Economique, Commission de révision des indemnités représentatives de frais, Commission d'Amnistie, etc...).

e) *Enfin les Commissions* qui seront instituées dans l'avenir pour l'étude des rémunérations, des pensions et des questions intéressant la fonction publique en général.

La composition de ces Commissions par simple arrêté ministériel permet aisément au Gouvernement de les compléter par un ou plusieurs représentants de la F. N. C. A.

En second lieu, la F. N. C. A. demande que les Associations adhérentes, qui, dans chaque Ministère intéressé, représentent les organisations les plus représentatives des catégories de personnel correspondantes, soient représentées dans les Comités Consultatifs du Personnel.

En particulier, une circulaire (N° 182 S. G.) du 2 avril 1938 a préconisé la constitution, dans chaque Ministère, de *Commissions paritaires* en vue de l'étude des problèmes délicats que posent les questions de personnel et la réorganisation administrative. Dans certains Ministères de telles Commissions existent déjà et nos Associations y sont représentées. Dans d'autres Ministères au contraire, ou bien ces Commissions n'ont pas encore été instituées ou bien nos Associations, bien que les plus représentatives des Cadres, n'y ont aucun représentant.

La F. N. C. A. insiste vivement pour qu'il soit remédié à une telle lacune, très préjudiciable à une saine organisation administrative.

Notre Fédération et les Associations sociétaires de fonctionnaires supérieurs et moyens considèrent, en effet, comme l'un de leurs devoirs essentiels, tant vis à vis de leurs membres que vis à vis de l'Etat, de participer directement aux travaux des Commissions dans lesquelles les intérêts moraux, professionnels et matériels de leurs adhérents sont en jeu. Respectueuse de la représentative et des intérêts des autres catégories de fonctionnaires et soucieuse d'apporter un désir d'union et de collaboration dans l'intérêt de l'Etat et de la fonction publique, elle ne demande que sa place, mais toute sa place, au sein de ces Commissions.

Enfin, en ce qui concerne les relations de ses Associations adhérentes avec les Chefs de leurs Départements Ministériels, la F. N. C. A. attire respectueusement l'attention de M. le Vice-Président du Conseil sur le rétablissement des relations normales entre l'Association des Fonctionnaires des Cadres Supérieurs de l'Enregistrement et la Direction de la Régie du Ministère des Finances, relations interrompues depuis le 17 mars 1937 sur l'ordre de M. G. Mer, Secrétaire Général du Ministère des Finances ; cette mesure n'était aucunement justifiée par la faible importance des griefs qui sont à son origine et était provoquée, en fait, par l'hostilité manifestée par le Syndicat des fonctionnaires de l'Enregistrement contre une Association indépendante.

2° — RÉGLEMENTATION DE L'AVANCEMENT ET DE LA DISCIPLINE DES FONCTIONNAIRES DES ADMINISTRATIONS

Statut des fonctionnaires

La réglementation de l'avancement et de la discipline des fonctionnaires a fait l'objet d'une circulaire N° 182-S. G. de la Présidence du Conseil du 2 avril 1938, à la suite des travaux de la Commission consultative de la Présidence du Conseil.

Nos Associations sociétaires qui n'étaient pas représentées dans cette dernière Commission n'ont pu faire connaître leur point de vue sur les questions examinées, qui, cependant, intéressaient tout particulièrement les cadres administratifs.

Cette circulaire donne lieu, de notre part, à un certain nombre d'observations et notamment aux desiderata suivants :

- a) Communication des notes à tous les fonctionnaires ;
- b) Désignation *exclusive* des délégués du personnel, dans les Commissions d'avancement et aux Conseils de discipline, *par voie d'élection* par leurs collègues du même grade ; (ainsi que cela se fait déjà pour les agents des chemins de fer) ;
- c) Généralisation de la transmission aux Commissions d'avancement des dossiers de fonctionnaires qui s'estiment lésés dans leur avancement ;
- d) Réglementation des nominations par nécessité de service.

D'une manière plus générale, la F. N. C. A. estime que toute la réglementation de l'avancement et de la discipline devrait être intégrée dans un « Statut des Fonctionnaires » véritable charte de la Fonction Publique, fixant les droits et les devoirs des serviteurs de l'Etat.

Elle insiste, auprès du Gouvernement, pour que l'élaboration d'un tel statut soit décidée par le Gouvernement et fasse l'objet des travaux d'une Commission spéciale dans laquelle elle serait représentée.

À ce sujet, la F. N. C. A. croit devoir citer, en exemple, le statut des fonctionnaires de Belgique, publié au « *Moniteur Belge* » le 8 octobre 1937.

C) Réorganisation administrative.

Soucieuse de ses devoirs, la F. N. C. A. est désireuse d'apporter aux Pouvoirs Publics sa collaboration permanente la plus loyale et la plus dévouée en vue d'assurer la bonne marche de la fonction publique, l'adaptation de la machine administrative au prodigieux développement des activités techniques, économiques et sociales.

Elle est tout particulièrement désignée pour apporter sa part contributive à cette grande tâche du fait de la sélection, de l'expérience et des fonctions de ses adhérents qui constituent, dans leur ensemble, l'une des pièces maîtresses de l'armature du pays.

Il s'agit notamment de la simplification et de l'amélioration des Services de l'Etat, du perfectionnement de leurs méthodes de travail, de l'augmentation de leur rendement et de leur efficacité, du développement des notions essentielles d'initiatives et de responsabilité ; de l'étude et de la révision des fonctions administratives ; de la réalisation d'une coordination efficace entre les divers Départements Ministériels et à l'intérieur de chacun d'eux ; de l'étude des nombreux problèmes intéressant l'économie française, l'organisation professionnelle, le progrès moral, économique et social.

Dans la situation actuelle, les Cadres ont une mission impérative à remplir, notamment dans le domaine économique et social.

L'honneur d'appartenir à une élite administrative impose en effet aux fonctionnaires des Cadres et Corps de l'Etat des responsabilités, des devoirs d'ordre professionnel, moral et social.

Ils savent que leur situation dépend essentiellement de la prospérité et du développement ordonné et harmonieux de l'économie nationale et du progrès social, qui sont d'ailleurs liés à une saine organisation administrative.

Dans cet ordre d'idées, la F. N. C. A. apportera tout son concours au Gouvernement et se chargera des études et travaux que celui-ci voudra bien lui confier.

Pour le Bureau de la F. N. C. A.

Le Président :

H. DAUVERGNE,

*Ingénieur en Chef des Mines
au Ministère des Travaux Publics.*



Les traitements des Fonctionnaires supérieurs et moyens.

Les fonctionnaires des Corps de l'Etat et des Cadres des Administrations Publiques constituent les Pièces essentielles de l'armature d'une nation, le système nerveux de cette immense entreprise qu'est l'Etat moderne.

L'Administration participe en effet à l'élaboration des textes législatifs, est chargée de leur application, résout les innombrables problèmes posés par la vie collective et cela dans tous les domaines : éducatif, judiciaire, administratif, économique, technique et financier.

Essentiel sous toutes les formes du gouvernement, son rôle est plus capital encore dans une démocratie, en raison notamment de l'instabilité des Ministres qui passent, combien rapidement parfois, et de l'activité des innombrables intérêts particuliers dont certains sont puissamment organisés.

De la valeur morale et professionnelle des cadres de l'Etat, de leur dévouement au bien public, de leur caractère d'élites dépend essentiellement la prospérité de la Nation. Il s'agit ici d'une vérité, universellement reconnue, qui ne prête à aucune discussion.

Or ces élites, du fait des modifications récemment intervenues dans l'économie française, se trouvent actuellement gravement menacées dans leur recrutement, dans leur existence, dans leur hiérarchie.

Les hommes sont en effet des hommes ; les intérêts personnels — et il s'agit non seulement des avantages matériels mais encore des intérêts moraux et spirituels — constituent et constitueront toujours le moteur essentiel de l'activité humaine. De tels intérêts, s'ils s'exercent dans le cadre du bien public, sont d'ailleurs légitimes, car ils sont à la base de l'effort personnel qui permet à chacun de s'élever suivant son mérite et sa vertu et qui, en ce cas, profite toujours à la collectivité.

Depuis un certain nombre d'années, les fonctionnaires appartenant au Corps de l'Etat et aux cadres des Administrations publiques assistent à l'abaissement progressif de leur situation qui, pour nombre d'entre eux, se traduit actuellement par une réduction de leur niveau de vie de 25 à 30 pour cent par rapport à la période d'avant-guerre durant laquelle ils ne passaient pas, pourtant, pour être largement rémunérés. Quand il s'agit de procéder à des revalorisations générales de traitement, ils se voient sacrifiés dans les taux et délais de revalorisation ; quand il s'agit de réaliser des compressions, ils se voient infliger des abattements d'exception. Ils assistent enfin avec angoisse aux dévaluations successives de la monnaie qui finalement se traduisent par une diminution du patrimoine français et par une réduction du niveau de vie de la majorité de la nation et du leur en particulier, et qui

se révèlent inutiles et mêmes nocives lorsqu'elles ne sont pas accompagnées d'une réduction ou tout au moins d'un arrêt du rapport de la dette publique au revenu national.

Une telle situation est grave. Les conditions d'existence auxquelles, en contrepartie de son dévouement à la chose publique et de son labeur, le fonctionnaire croyait, lors de son entrée au service de l'Etat, avoir légitimement droit au cours de sa carrière, s'amenuisent peu à peu; il s'ensuit un véritable déclassement de la fonction publique. L'Administration se trouve menacée d'une perte de qualité, hautement préjudiciable aux intérêts de l'Etat et de la Nation qui exigent que l'économie nationale ne soit pas soumise à la seule loi du nombre mais qu'elle assure aux élites une situation morale et matérielle en rapport avec leur sélection, leurs fonctions et leurs responsabilités.

La lutte contre ce déclassement de la fonction publique est l'un des motifs essentiels de la constitution de la Fédération Nationale des Corps de l'Etat et des Cadres des Administrations publiques (F. N. C. A.) constituée sous la loi du 1^{er} juillet 1901, qui compte, dès maintenant, plus de 16.000 adhérents répartis dans 33 Associations et qui groupe, en dehors de tout parti politique, la grande majorité des fonctionnaires des Corps de l'Etat et des Cadres des Administrations Publiques (Magistrature, Cadres Supérieurs Techniques, Cadres Supérieurs des Finances, Cadres Civils des Administrations Centrales, Enseignement secondaire, Cadres du Ministère de l'Agriculture, Administrateurs des Colonies, etc.).

Dans la situation présente, la F. N. C. A. considère comme un devoir impératif d'attirer l'attention de tous ceux qui s'intéressent au maintien d'une saine armature de la Nation sur le grave danger qui menace les cadres de l'Etat et la fonction publique elle-même.

Les fonctionnaires moyens et supérieurs subissent en effet, dans leur niveau de vie, un abaissement continu et progressif qui les place dans une situation notablement inférieure à celle de 1930 (Année de rajustement définitif des traitements sur le franc Poincaré et d'après les échelles de la Commission Martin) et même à celle des années de déflation (1934-1935) et cependant leur tâche devient de plus en plus difficile, délicate et absorbante.

Les tableaux 1 et 2 (1) font ressortir les variations, depuis 1930, des traitements des fonctionnaires, le premier en valeur absolue, le second en valeur réelle c'est-à-dire en pouvoir d'achat.

Le Tableau II, d'une importance primordiale, dans lequel il a été tenu compte de la variation de l'indice annuel et trimestriel du coût de la vie à Paris d'une famille

de 4 personnes, publié par la Statistique Générale de la France, montre la dévalorisation actuelle de la situation des fonctionnaires supérieurs et moyens dont la rémunération réelle, est, en fait et en moyenne, inférieure de 15 % par rapport à 1930, année d'ajustement définitif des traitements sur le franc Poincaré et en baisse de 16 à 17 % sur les années dites de déflation (1934-1935).

Un tel tableau fait ressortir l'ordre de grandeur des redressements nécessaires pour rétablir la fonction publique au rang qu'elle occupait jusqu'au début de 1936.

Notre Fédération attire l'attention des Pouvoirs Publics, des membres du parlement et de la Nation sur la situation actuelle des cadres de l'Etat et demande que des mesures soient prises en vue de la redresser dans la mesure compatible avec l'économie nationale.

Toutefois, elle insiste tout particulièrement, et avec la plus grande énergie, sur le principe suivant qu'elle considère comme primordial :

Les améliorations des traitements, qui seront décidées par le Gouvernement, doivent être, à l'avenir, proportionnelles aux traitements, de manière à conserver aux cadres de la fonction publique leur place dans l'échelle des valeurs sociales et non pas se traduire, comme dans le passé, par l'octroi d'une indemnité fixe égale pour tous (ou même dégressive) dont le résultat définitif est le nivellement par le bas de toutes les valeurs spirituelles et professionnelles et l'écrasement des élites indispensables à la prospérité du Pays.

Les fonctionnaires supérieurs et moyens ne méconnaissent pas la gravité de la situation financière actuelle ; ils savent, en outre, que seul le travail est la source de richesses nouvelles et peut augmenter le niveau de vie de l'ensemble de la nation et que le progrès social, pour être durable, doit être réalisé dans l'ordre et le progrès économique. Consacrant tout leur temps, qu'ils ne comptent pas, tout leur dévouement et toute leur activité à la fonction publique, ils sont prêts à contribuer, dans la même mesure que les autres catégories de citoyens, aux sacrifices nécessaires au redressement et à la prospérité du pays : mais ils demandent à ne pas être les seuls et les éternels sacrifiés.

Dans son action de défense des Cadres de l'Etat, la F. N. C. A., dont l'activité sera toujours respectueuse des intérêts supérieurs de la Nation, remplit sa mission essentielle qui est de défendre la solidarité et la qualité de l'Armature administrative française, dont dépendent essentiellement le progrès social, la prospérité et l'ordre français.

Pour le Comité de Direction de la F. N. C. A.

Le Président,
H. DAUVERGNE.

(1) Voir note précédente.



NOTES ET DOCUMENTS

LA MAISON DES MINES

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 28 MARS 1938

L'assemblée générale s'est tenue dans la salle de Conseil de l'Ecole, sous la présidence de M. PARENT, président du Conseil d'administration. 64 actionnaires étaient présents ou avaient envoyé leurs pouvoirs représentant 3.093 actions. MM. CHAVANE et DE SOLAGES remplissaient les fonctions de scrutateurs.

Le rapport du Conseil est lu par M. Xavier LAURAS, administrateur délégué :

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous rendre compte des opérations de notre Société pendant le huitième exercice, le quatrième de notre exploitation.

Les recettes de la Maison des Elèves se sont élevées à..... Fr. 216.697 80

Et celles-ci s'augmentent du revenu net des loyers des garages de la rue Pierre Nicole Fr. 10.457 20

Ensemble Fr. 227,155 »

Les dépenses d'exploitation ont été de Fr. 201.224 58

laissant un solde positif de Fr. 25.930 42
mais les intérêts à payer sur emprunts se sont élevés à Fr. 16.026 79

réduisant les bénéfices d'exploitation à Fr. 9.903 63

Le bilan que nous vous soumettons présente à l'actif un total de Fr. 7.722.293 56
ou augmentation de 605 58
sur le chiffre figurant au 31 décembre 1936 7.721.687 98

Le chapitre des immobilisations montre une augmentation de 1.890 »

Il s'élève à 7.602.636,87, et ce chiffre comprend la valeur du mobilier.

L'augmentation correspond au travail effectué rue Pierre-Nicole. Le terrain que nous avons pu acquérir en 1934 pour assurer à la maison une large cour bien ensoleillée est utilisé par quelques garages d'automobiles qui sortaient par la cour de l'immeuble voisin. La démolition de cet immeuble et sa reconstruction nous obligeaient à rendre la cour indépendante.

Les dépôts pour cautionnements sont sans changement.

Les dépôts pour cautionnement sont 1938, avancées avant le 31 décembre 1937, figurent pour 54.033,80 au lieu de 41.568,10, soit une augmentation de 12.465 70

Report 14.355 70

Report 14.355 70

Les divers débiteurs représentaient, l'année dernière, une somme assez importante due sur la location des garages. Ces locations sont maintenant encaissées à chaque fin de mois et le compte débiteurs divers se réduit à 521 fr. 50. Il en résulte au Bilan une diminution de Fr. 9.718 64

Enfin, les disponibilités sont en diminution de..... 4.031 48

L'ensemble des augmentations est ainsi de..... 14.355 70

tandis que les diminutions figurent pour..... 13.750 12

soit au total une augmentation de Fr. 605 58

Au PASSIF, les modifications sont les suivantes :

Le Capital est sans changement.

La Réserve légale est augmentée du prélèvement effectué l'année dernière sur les bénéfices de 1936..... 530 25

Le compte des créanciers divers s'inscrit pour 7.281,75, somme en diminution de 16.789 90 sur le solde au 31 décembre 1936. Cette somme comprend encore 4.000 fr. à payer sur l'installation du chauffage pour lequel le constructeur nous avait fait un très large crédit. Le surplus des comptes ne représente que des soldes courants en fin d'exercice.

Le compte Amortissements sur Immobilisations auquel nous avons transféré tout le solde du compte de Profits et Pertes présente une augmentation égale à son montant total 50.050 67

Les recettes effectuées pour le compte de l'Exercice 1937-1938 sont en augmentation de 7.491 85

Le solde du compte Profits et Pertes présente une diminution de 40.677 29

En résumé, les augmentations figurent pour..... 58.072 77
et les diminutions pour..... 57.467 19

soit une augmentation finale de Fr. 605 58

Nous vous proposons, messieurs, d'approuver les comptes tels qu'ils vous sont soumis. Les 9.903 fr. 63 constituant les bénéfices de l'exercice donneront lieu à un prélèvement de 495 fr. 15 à porter à la réserve statutaire.

Les difficultés économiques qui se sont accumulées depuis le mois de juin 1936 n'ont pas épargné notre modeste exploitation de la maison de famille qui assure une hospitalité convenable à nos jeunes camarades.

Les dépenses de l'année scolaire 1936-1937 ont apporté des charges nouvelles pour tout ce qui est fonction du prix de la main-d'œuvre, gages du service, charbon, entretien des machines, etc. ; il serait plus exact de dire simplement « pour toutes choses ».

Nous pouvons supporter ces charges grâce à un relèvement du prix de la pension. Une bonne chambre avec tout le service nécessaire pour 250 francs par mois assure encore aux jeunes élèves de nos écoles une existence relativement facile. L'augmentation demandée reste inférieure à 20 %, tandis que celle de la nourriture est de 55 %, si on compare les prix d'il y a trois ans et ceux d'aujourd'hui.

C'est trop souvent que votre Conseil est appelé à exprimer ses regrets, ses très sincères sentiments de condoléances lorsque l'un des siens a été frappé par la mort. Mais, cette année, la perte que nous avons faite a été plus dure encore pour nous.

M. l'Inspecteur Général des Mines CHESNEAU présidait encore notre dernière assemblée générale. Il avait dû s'excuser de ne pouvoir venir à la séance du Conseil le 26 janvier ; le 15 mars, il avait tenu à reprendre sa place au milieu de nous ; quelques semaines plus tard, il quittait ce monde, ayant travaillé jusqu'à sa dernière heure. Aucun de nous ne peut oublier le rôle très important qu'il avait joué dans la création et la direction de la Société : c'est son influence personnelle qui avait assuré à la Société l'adhésion d'un grand nombre d'industriels et d'ingénieurs éminents auxquels il avait écrit de sa propre main dans les termes les plus persuasifs. Notre vice-président, M. Emmanuel ROUSSEAU, s'est fait l'interprète de ses collègues et de vous tous auprès de son beau-frère, M. ROMÉU, auquel il était lié par une affection vraiment fraternelle.

Vous aurez à renouveler un tiers des membres du Conseil d'administration. Les administrateurs désignés par le sort pour ce renouvellement sont MM. Xavier LAURAS, Théodore LAURENT, LAVASTE, PRANGÉY et SUQUET. Ces administrateurs sont rééligibles et le Conseil vous propose leur réélection.

Conformément à l'article II des Statuts, votre Conseil a appelé à siéger provisoirement M. LEPRINCE-RINGUET, inspecteur général des Mines, directeur de l'École Nationale Supérieure des Mines, pour remplacer le regretté M. ROMÉU, auquel il était lié par une affection vraiment durable de celui qui avait été confié à M. CHESNEAU, c'est-à-dire jusqu'à l'assemblée à tenir en 1939.

Vous aurez aussi à désigner les deux commissaires chargés de la vérification des écritures de l'exercice 1938.

Enfin, nous vous demanderons, comme d'usage, et conformément à la loi, de voter une résolution ayant pour objet de donner aux administrateurs qui font également partie d'autres Sociétés avec lesquelles nous pourrions avoir à traiter des affaires, les approbations et autorisations nécessaires exigées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Les seules opérations que notre Société ait pu faire pendant l'exercice clos le 31 décembre 1937 avec d'autres Sociétés ayant des administrateurs communs se réduisent aux dépôts et retraits de fonds effectués à la Banque de l'Union des Mines et aux fournitures de charbon faites par la Société Auto-Calor. Elles sont d'ordre normal et courant.

BILAN DU 31 DECEMBRE 1937

<i>Actif</i>	
Terrains et immeubles.....	7.602.636 87
Actionnaires	15.750 »
Dépôts et Cautionnements.....	7.680 »
Débiteurs divers	521 50
Dépenses année scolaire 1937-1938.....	54.033 80
Caisses et Banques.....	41.671 39
	<hr/>
	7.722.293 56
	<hr/>
<i>Passif</i>	
Capital	2.500.000 »
Réserve légale	6.965 90
Réserve spéciale	73.842 71
Amortissements sur Immobilisations.....	50.050 67
Fondations de Chambres.....	4.205.405 10
Emprunt à la Caisse des Dépôts et Consi- gnations	800.000 »
Créanciers divers.....	7.281 75
Recettes année scolaire 1937-1938.....	68.843 80
Profits et Pertes :	
Résultats de l'Exercice 1937.....	9.903 63
	<hr/>
	7.722.293 56
	<hr/>

PROFITS ET PERTES EXERCICE 1937

Recettes d'exploitation.....		216.697 80
Dépenses d'exploitation.....	188.068 90	
Location de garages.....		10.457 20
Intérêts	16.026 79	
Frais généraux.....	13.155 68	
Bénéfices pour balance.....	9.903 63	
	<hr/>	
	227.155 »	227.155 »
	<hr/>	

CHRONIQUE DES TRAVAUX

I. — Barrage de Génissiat

Le Rhône a creusé dans les calcaires urgoniens du crélacé, au Sud de Bellegarde (Ain) un magnifique canon d'une centaine de mètres de profondeur. Le barrage de Génissiat barre cette gorge à 7 kms en aval de Bellegarde.

UTILITÉ DU BARRAGE.

L'équipement de la chute de Génissiat est le premier ouvrage hydroélectrique entrepris par la *Compagnie Nationale du Rhône*, qui est concessionnaire du fleuve depuis la frontière Suisse jusqu'à la mer.

Le bassin du Rhône a une superficie de 11.000 km² à Génissiat. C'est un bassin de régime essentiellement glaciaire, partiellement régularisé par le lac Léman Toute-

quotidien. Le réservoir de Génissiat est un réservoir journalier ; c'est le lac Léman qui joue le rôle de réservoir saisonnier.

Lorsque la navigation sera aménagée entre Lyon et la Suisse, elle empruntera l'excellente voie d'eau que constituera la retenue de Génissiat ; la chute sera rachetée par une échelle de trois grandes écluses.

CARACTÉRISTIQUES DES OUVRAGES.

Le barrage, du type gravité, à 100 mètres de hauteur au-dessus de ses fondations ; il sera arasé à la cote de 335 m. ; son développement en crête est de 225 mètres.

On construira au pied du barrage deux usines, une sur chaque rive. Elles seront réunies par un bâtiment trans-



FIG. 1. — La gorge du Rhône à l'aval de Génissiat et la construction de la route de desserte des usines (janvier 1938)

fois, le bas bassin est soumis, sur une étendue de 1000 km² au régime fluvial et nival du Jura. Le débit moyen annuel à Génissiat est d'environ 395 mètres cubes/seconde ; le débit d'étiage est de 140 mètres cubes/seconde.

Le lac de Génissiat, d'une capacité de 52 millions de mètres cubes s'étendra jusqu'à la frontière Suisse, sur une longueur de 23 km. environ.

Le barrage créera une chute brute de 68 m. 50 de hauteur, au-dessus de l'étiage. La tranche utile du réservoir de 5 mètres de hauteur offre une capacité de 12 millions de m³. Elle permet d'emmagasiner une partie du débit

versal qui abritera les services auxiliaires. L'ensemble des usines affectera ainsi en plan la forme d'un U.

Chaque usine recevra quatre groupes électrogènes de 82.000 CV.

En année moyenne, les deux usines de Génissiat pourront produire 1.800 millions de KWH dont 1.000 millions de KWH d'énergie d'heures pleines. Dans une première étape il ne sera construit qu'une usine dont la production sera limitée à 1.450 millions de KWH.

L'évacuation des crues sera assurée par un canal superficiel creusé dans le plateau de rive droite et deux

canaux souterrains sur la rive gauche. Ces ouvrages pourront débiter 4.000 mètres cubes/seconde, soit le double de la plus forte crue connue.

ÉTAT ACTUEL DES TRAVAUX.

Le cañon rocheux descend jusqu'à la cote 234 m. Jusqu'au niveau 257 m. cet ancien lit rocheux est garni d'alluvions qui forment le fond du lit actuel du fleuve.

Les travaux en cours, dénommés travaux préparatoires, (sont figurés sur le profil en long ci-contre); ils comprennent essentiellement :

— la construction de deux grands souterrains, d'environ 600 mètres de longueur et 80 mètres carrés de section, pour la dérivation provisoire du fleuve. Ces souterrains pourront débiter 1400 mètres cubes/seconde.

— la coupure du fleuve et la construction de deux barrages-voûtes en béton, d'environ 40 mètres de hauteur,

sidérable : 4 transporteurs à câbles, un plan incliné, des scrapers, des pelles et des grues électriques de grande puissance, un puissant matériel de sondage et de battage, une usine et des pompes à béton, etc...

Tout ce matériel est installé et en fonctionnement ou le sera sous peu.

Les photographies ci-jointes indiquent l'état d'avancement des travaux : la première montre l'aval de la gorge avec la route de desserte des usines ; la seconde donne une vue de la tête amont du souterrain de rive gauche, de 11 m. 60 de largeur utile.

(Communiqué par M. *Delattre*, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées).

II. — Reconstruction du Pont de Billy sur l'Allier

Les photographies de la p. 154 et celle de la couverture montrent la construction d'un pont métallique où l'ancien ouvrage a servi pour la construction du nouveau et où

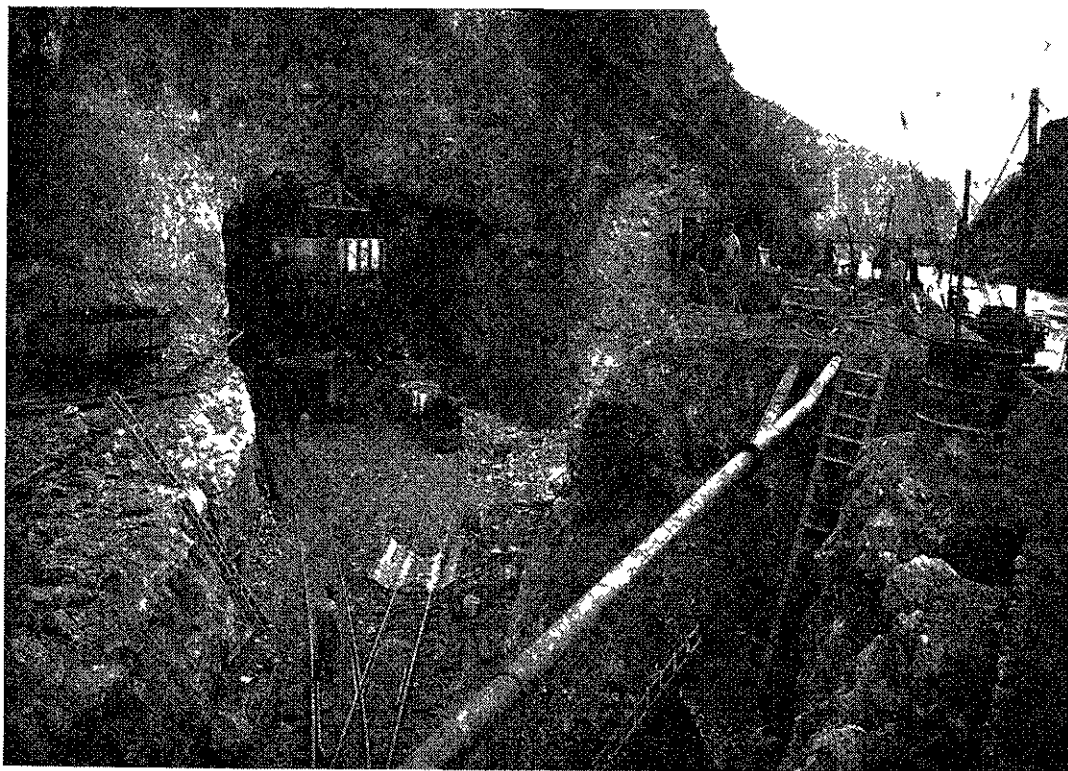


Fig. 2. — Entrée du souterrain de dérivation de rive gauche.
Largeur de l'excavation : 13 mètres.

formant batardeaux étanches et susceptibles de résister aux déversements et aux submersions.

— le déblaiement des alluvions qui sur 23 mètres d'épaisseur garnissent le fond de la gorge et l'enlèvement des éboulis qui en tapissent les flancs.

— la construction d'une route qui descend dans le cañon pour desservir le chantier des usines.

Les déblais atteignent 450.000 mètres cubes ; ils doivent être élevés d'une centaine de mètres pour être mis en dépôt sur le plateau de rive droite.

Ces travaux nécessitent un équipement de chantier con-

celui-ci a servi, ultérieurement, pour la démolition de l'ancien. Voici les caractéristiques résumées :

Longueur de l'ouvrage : 200 m. en 4 travées de 50 m.

Ancien ouvrage en fonte : 4 travées indépendantes.

Nouvel ouvrage en acier : 4 travées solidaires avec conservation des anciennes fondations.

Entreprise de Fives-Lille.

Montant des travaux : 1.600.000 frs.

(Communiqué par M. *Buisson*, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées).

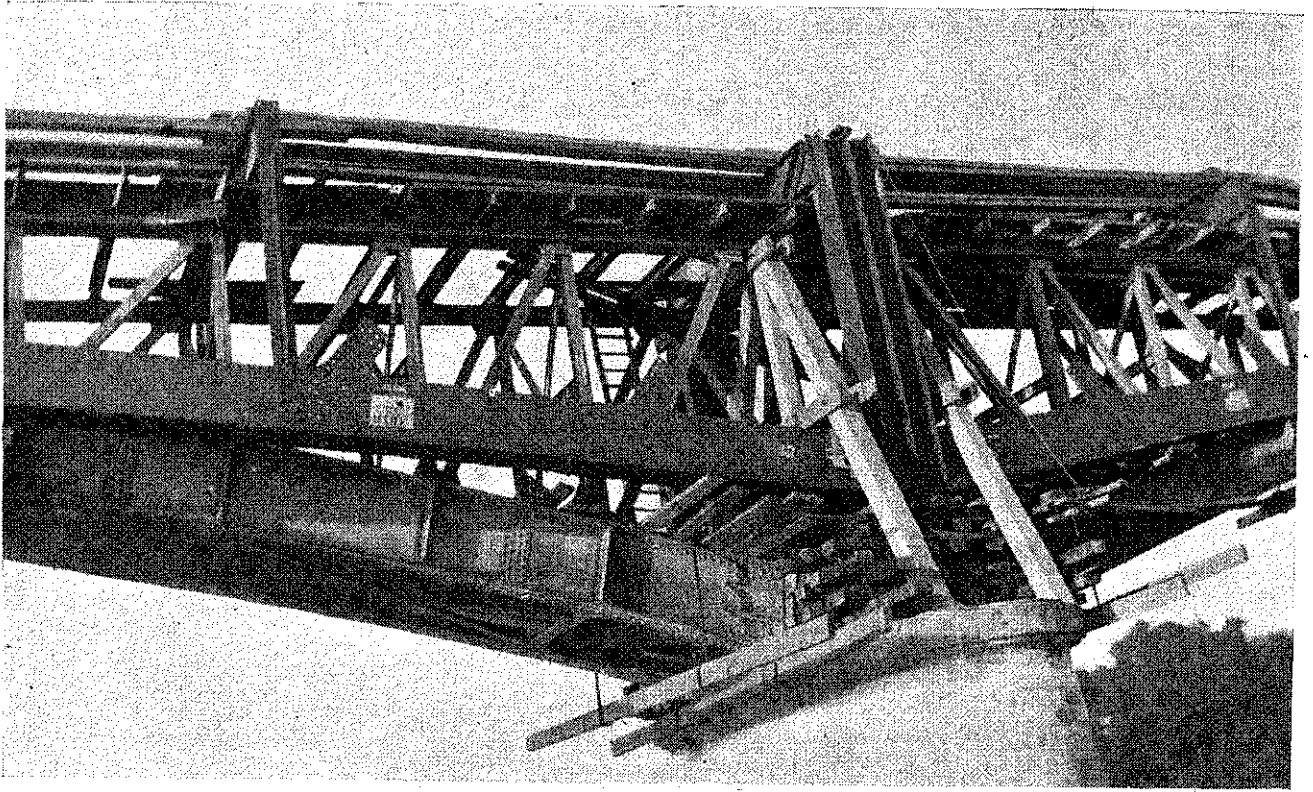


FIG. 3.

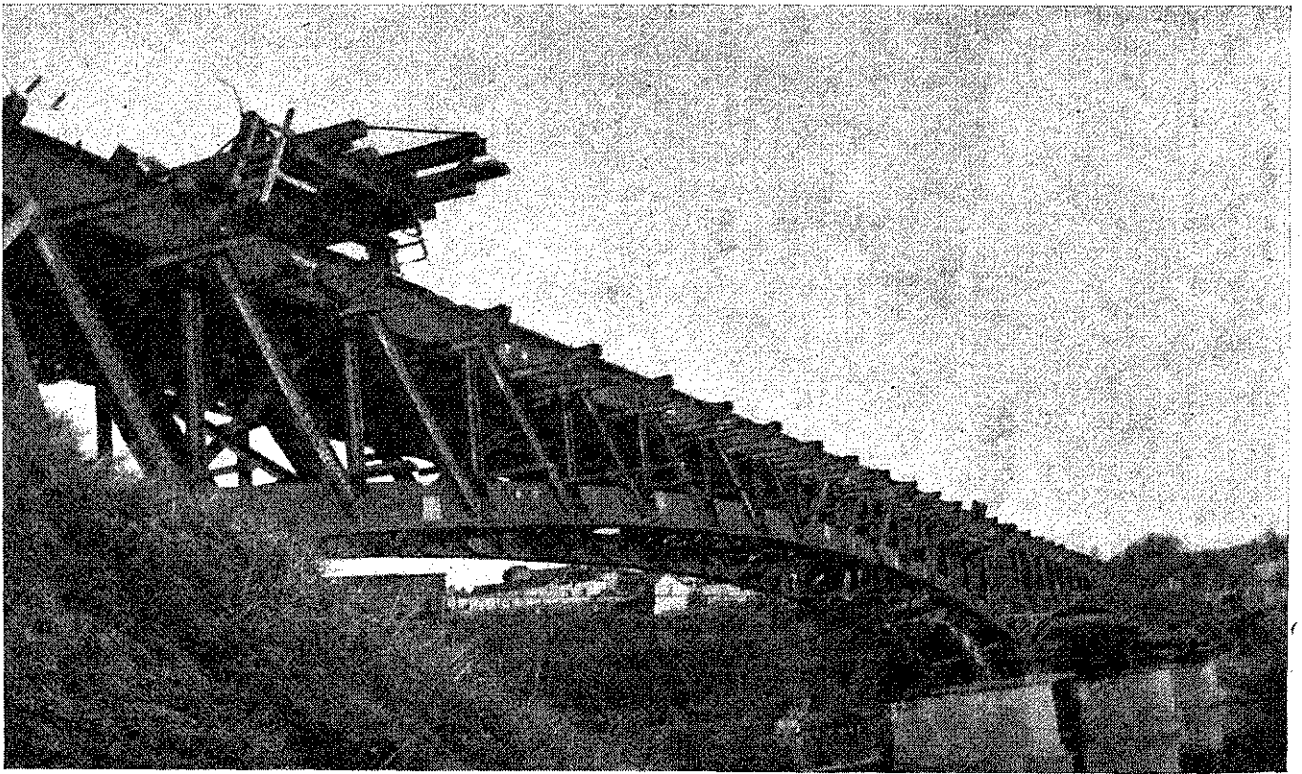


FIG. 4.

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

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Nomination d'un membre de la Commission spéciale chargée de l'étude des conditions d'exploitation de l'autoroute de l'ouest.	Arrêté du 25 avril 1938	Travaux publics	26 avril 1938
Séjour en France de fonctionnaires coloniaux.	Decret du 26 avril 1938	Colonies	27 avril 1938
Nomination de membres du Conseil Supérieur des Travaux Publics.	Arrêté du 28 avril 1938	Travaux publics	29 avril 1938
Désignation de la délégation française à la conférence technique tripartite internationale de la durée du travail dans les Mines de charbon.	Decret du 27 avril 1938	Travail	—
Rémunération du Personnel des établissements publics, services en régie, concédés, affermés ou entreprises subventionnées assurant un service public des collectivités locales.	art. 20 Décret-loi du 2 mai 1938	Présidence	3 mai 1938
Règlementation du paiement, mobilisation et financement des marchés publics.	Décret-loi du 2 mai 1938	—	—
Modification du statut des délégués Mineurs.	Décret-loi du 2 mai 1938	—	4 mai 1938
Nomination des membres du Comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics de la marine	Arrêté du 2 mai 1938	Marine	—
Répartition des emplois aux colonies du cadre général des Travaux Publics et des Mines des Colonies pour l'année 1938.	Arrêté du 5 mai 1938	Colonies	7 mai 1938
Revision des marchés publics.	Circulaire du 18 mai 1938	Economie Nationale	20 mai 1938
Règlementation routière de la traversée des agglomération par les grands itinéraires.	Décret-loi du 24 mai 1938	Présidence	25 mai 1938
Séjour en France des fonctionnaires coloniaux.	Décret-loi du 24 mai 1938	—	—
Dérivation des eaux pour travaux d'intérêt général.	Décret-loi du 24 mai 1938	—	—
Création d'un conseil supérieur des services industriels des communes et révision des contrats de concession communaux.	Decret-loi du 24 mai 1938	—	—
Désignation des membres de la délégation française à la 24 ^e session de la conférence internationale du travail.	Decret du 24 mai 1938	Travail	—
Application des articles 72, 73, 74, 82, 107 et 154 de la loi de finances du 31 décembre 1937.	Instruction du 4 avril 1938	Finances	8 avril 1938
Indemnités pour frais de mission allouées aux Elèves Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.	Décret du 7 avril 1938	Travaux publics	—
Nomination de Commissaires généraux de la section française à l'exposition internationale de l'eau de Liège 1939.	Décret du 8 avril 1938	—	12 avril 1938

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Désignation du Président du Comité consultatif du Personnel.	Arrêté du 8 avril 1938	—	12 avril 1938
Redressement financier.	Loi du 13 avril 1938	Présidence	14 avril 1938
Extension à l'Algérie du décret du 11 décembre 1937 instituant une indemnité spéciale temporaire en faveur des retraités de l'Etat.	Décret du 13 avril 1938	Intérieur	—
Nomination au Comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures.	Arrêté du 13 avril 1938	Travaux publics	—
Composition de la Commission prévue par l'article 6 du décret-loi du 27 octobre 1935 (Transports publics d'intérêt local).	Lecret du 8 avril 1938	—	—
Paiement des pensions inscrites au grand livre de la dette viagère, comportant des parts contributives à la charge des départements, communes, établissements publics, colonies, pays de protectorat.	Arrêté du 14 janvier 1938	Finances,	15 avril 1938
Modification de l'arrêté du 29 mars 1935 fixant la délimitation des circonscriptions régionales de contrôle de transport d'énergie électrique et des distributions d'énergie électrique aux services publics.	Arrêté du 9 avril 1938	Travaux publics	—
Organisation du service de contrôle technique des projets et marchés de travaux subventionnés.	Arrêté du 23 mars 1938	Santé publique	—
Modification du décret du 14 octobre 1919 relatif à la composition du Comité consultatif des Mines.	Decret du 8 avril 1938	Travaux publics	16 avril 1938
Nomination des membres du Conseil d'enquête du Ministère des Travaux Publics pour l'année 1938.	Arrêté du 15 avril 1938	—	17 avril 1938
Attributions du Ministère de l'Economie Nationale.	Decret du 21 avril 1938	Présidence	22 avril 1938
Nomination de membres de la commission centrale des automobiles et de la circulation générale.	Arrêté du 25 avril 1938	Travaux publics	26 avril 1938
Organisation de l'administration centrale du Ministère de l'Agriculture.	Décret du 25 mai 1938	Agriculture	28 mai 1938
Création d'un Comité des carburants.	Décret-loi du 1 ^{er} juin 1938	Défense Nationale	3 juin 1938
Honorariat du grade pour les fonctionnaires et magistrats coloniaux.	Décret du 2 juin 1938	Colonies	4 juin 1938
Fixation au nombre des rapporteurs spéciaux auprès du Conseil Supérieur des transports.	Arrêté du 4 juin 1938	Travaux publics	5 juin 1938
Nomination des membres du comité supérieur de normalisation.	Arrêté du 8 juin 1938	Commerce	9 juin 1938
Nomination d'un membre du comité consultatif du Personnel.	Arrêté du 9 juin 1938	Travaux publics	11 juin 1938
Nomination du secrétaire adjoint et de rapporteurs spéciaux au conseil supérieur des transports.	Arrêté du 9 juin 1938	—	12 juin 1938

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Nomination des membres du Comité d'études et de recherches scientifiques pour l'aménagement et l'utilisation des forces hydrauliques.	Arrêté du 11 juin 1938	Travaux publics	14 juin 1938
Indemnités pour changements de résidence.	Décret du 11 juin 1938	—	16 juin 1938
Constitution du Bureau du Comité consultatif du Personnel du Ministère des Travaux Publics.	Arrêté du 18 juin 1938	—	23 juin 1938
Règles de détachement des fonctionnaires dans les établissements dont la gestion est contrôlée par l'Etat.	Décret-loi du 17 juin 1938	Présidence	29 juin 1938
Modification de l'article 6 de la loi du 18 août 1936 sur les mises à la retraite par ancienneté.	Décret-loi du 17 juin 1938	—	—
Dispositions complémentaires à la loi du 18 août 1936 sur les mises à la retraite par ancienneté.	Décret-loi du 17 juin 1938	—	—
Coordination des renseignements statistiques fournis par les administrations.	Décret-loi du 17 juin 1938	—	—
Passation des marchés.	Décret-loi du 17 juin 1938	Présidence	—
Mesures destinées à assurer le développement de l'équipement électrique en France.	Décret-loi du 17 juin 1938	—	—
Modification de la loi du 21 avril 1810 sur les Mines minières et carrières en ce qui concerne le régime des recherches de pétrole et gaz combustibles.	Décret-loi du 17 juin 1938	—	—
Modification du Comité spécial de coordination des transports.	Décret-loi du 17 juin 1938	—	—
Extension de la compétence des conseils de préfecture.	Décret-loi du 17 juin 1938	—	—
Comités techniques départementaux.	Décret-loi du 17 juin 1938	—	—
Organisation du service du contrôle sur les chemins de fer et les transports par route et par eau dans la métropole.	Décret du 25 juin 1938	Travaux publics	—
Effectif du Corps des Inspecteurs généraux, Commissaires en chef et Commissaires au contrôle des chemins de fer et des transports.	Décret du 25 juin 1938	—	30 juin 1938
Organisation et fonctionnement du Comité des carburants.	Arrêté	Défense Nationale	—
Organisation générale de la nation pour le temps de guerre.	Loi du 11 juillet 1938	Présidence	13 juillet 1938
Modification du décret du 1 ^{er} septembre 1936 fixant les cadres du personnel de l'administration centrale.	Décret du 9 juillet 1938	Travaux publics	—



DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

J. O. 23 mars 1938

4.758. — *M. Jean Philip*, sénateur demande à *M. le ministre des travaux publics* : 1° quelle est la composition exacte des cadres supérieurs : a) de la Société nationale des chemins de fer; b) du conseil supérieur des transports; 2° quels sont les traitements et indemnités afférents à ces divers postes et emplois. (*Question du 18 février 1938*).

Réponse. — 1° a) En dehors du conseil d'administration et du comité de direction, les services de la Société nationale des chemins de fer français comprennent :

La direction générale ;

Les services centraux (mouvement, matériel, installations fixes, personnel, service commercial, services financiers, service des approvisionnements, commandes et marchés, service de l'organisation technique, service des retraites;

Cinq directions régionales d'exploitation (Nord, Est, Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest).

Le tableau détaillé des cadres supérieurs de ces divers services est envoyé à l'honorable sénateur.

b) Le conseil supérieur des transports comprend :

Un président;

Six présidents de comités (comité des chemins de fer, comité de coordination des transports par fer et par route, comité de coordination des transports par fer et par navigation intérieure, comité de coordination des transports par fer et par cabotage, comité d'études des transports postaux, comité d'études des équilibres tarifaires) ;

Un secrétaire général et deux secrétaires généraux adjoints ;

2° Dès qu'ils seront arrêtés définitivement, les traitements et indemnités afférents à ces divers postes et emplois seront portés à la connaissance de *M. Jean Philip*.



NOMINATIONS ET MISES A LA RETRAITE

Par arrêté du 21 mars 1938, l'ancienneté de *M. Grand*, ingénieur ordinaire des mines, a été reportée dans la 2° classe de son grade du 13 août 1936 au 3 décembre 1931, compte tenu des bonifications d'ancienneté pour services militaires prévues par l'article 7 de la loi du 31 mars 1928 et par la loi du 17 avril 1924 et non utilisées pour la promotion à la 2° classe.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel de traitement.

Par arrêté du 28 mars 1938, l'ancienneté dans la 2° classe de leur grade des ingénieurs en chef des ponts et chaussées, dont les noms suivent, a été reportée aux dates ci-après indiquées, compte tenu des bonifications d'ancienneté pour services militaires prévues par l'article 23 de la loi du 9 décembre 1927 et non utilisées dans le grade d'ingénieur ordinaire, savoir :

M. Guénot, du 1^{er} novembre 1937 au 22 décembre 1935.

M. Demartini, du 1^{er} novembre 1937 au 25 décembre 1935.

M. Rouelle, du 1^{er} novembre 1937 au 19 janvier 1936.

M. Labaeye, du 1^{er} novembre 1937 au 21 mars 1936.

M. Fleury, du 1^{er} novembre 1937 au 9 juin 1936.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Par décision en date du 29 mars 1938, a été fixée au 1^{er} juin 1938 la date de la cessation effective des services

de *M. Gondon*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1^{er} octobre 1937 et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.

Par arrêtée n date du 11 avril 1938, le cabinet du ministre des travaux publics a été ainsi constitué :

Directeur du cabinet.

M. Gabriel Ardant, inspecteur des finances.

Chef de cabinet.

M. André Favier, auditeur à la cour des comptes.

Chefs adjoints du cabinet.

M. J.-J. Morer, chargé des services parlementaires.

M. Marcel Tassion, conservateur des eaux et forêts.

Chef du secrétariat particulier.

Mme Madeleine Sully.

Attachés.

M. Robert Salomon.

M. Jean Auclair, chargé des services du Sénat.

Chargés de mission.

M. Camille Bénassy, ancien député.

M. Max Bonnafous, maître des conférences à la faculté des lettres de Bordeaux.

Par arrêté en date du 11 avril 1938, M. Edmond *Delse-riès*, inspecteur des finances, contrôleur financier, est nommé au cabinet du ministre des travaux publics en qualité de chargé de mission.

Aux termes d'un décret du 7 avril 1938, M. *Aubry* (Maurice-Eugène-Ernest), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, admis à la retraite, prendra le titre d'inspecteur général honoraire des ponts et chaussées.

Par décret en date du 24 avril 1938, M. *Le Sueur* (Henri), ingénieur en chef hors classe des mines, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé inspecteur général de 2^e classe des mines, pour prendre rang à dater du 1^{er} mai 1938, en remplacement de M. Loiret, décédé.

Par décret en date du 24 avril 1938, les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe des mines 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 des mines, pour prendre rang à dater du 1^{er} avril 1938, savoir :

- M. *Schneider* (Georges-Joseph-Louis).
- M. *Roux dit Leroux* (Alfred-Augustin-Achille)
- M. *Damian* (Jean-Paul-Louis).

Par décret en date du 24 avril 1938, les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe des mines 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 des mines, pour prendre rang à dater du 1^{er} mai 1938, savoir :

- M. *Brun* (Georges-Gustave-Jean-Jules-Joseph-Pierre).
- M. *Estival* (Jean).

Par arrêté du 3 mai 1938, le nombre des places mises au concours du 7 juin 1938 pour l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des mines) comme élèves ingénieurs à l'école nationale supérieure des mines, a été fixé à un.

Par arrêté en date du 3 mai 1938, le nombre maximum des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) susceptibles d'être portés au tableau de propositions pour le grade d'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées pour l'année 1938 a été fixé à cinq.

Par arrêté du 9 mai 1938, le nombre de places mises au concours du 8 juin 1938 pour l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) comme élèves ingénieurs à l'école nationale des ponts et chaussées a été fixé à quatre.

Par arrêté du 7 mai 1938, M. *Favière*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été nommé inspecteur général de 2^e classe du contrôle des chemins de fer, à dater du 1^{er} avril 1938.

Par arrêté du 7 mai 1938, l'ancienneté dans la 2^e classe de leur grade des ingénieurs en chef des ponts et chaussées dont les noms suivent a été reportée aux dates ci-après indiquées, compte tenu des bonifications d'ancienneté pour services militaires prévues par l'article 23 de la loi du 9 décembre 1927 et non utilisées dans le grade d'ingénieur ordinaire, savoir :

- M. *Vincent*, du 1^{er} avril 1938 au 5 mai 1936.
- M. *Peyre*, du 1^{er} avril 1938 au 5 mai 1936.
- M. *Cor*, du 1^{er} avril 1938 au 10 mai 1936.
- M. *Hébert*, du 1^{er} avril 1938 au 25 mai 1936.
- M. *Bureau*, du 1^{er} avril 1938 au 1^{er} juin 1936.
- M. *Vaulhier*, du 1^{er} avril 1938 au 25 juin 1936.
- M. *Rossignol de Fargues*, du 1^{er} avril 1938 au 1^{er} juillet 1936.
- M. *de Vity*, du 1^{er} avril 1938 au 1^{er} juillet 1936.
- M. *Lehanneur*, du 1^{er} avril 1938 au 5 juillet 1936.
- M. *Jacquinet*, du 1^{er} avril 1938 au 20 juillet 1936.
- M. *Fonlladosa*, du 1^{er} avril 1938 au 1^{er} août 1936.
- M. *Malet* (Raymond), du 1^{er} avril 1938 au 5 août 1936.
- M. *Bourgoïn*, du 1^{er} avril 1938 au 15 août 1936.
- M. *Gurard*, du 1^{er} avril 1938 au 15 août 1936.
- M. *Lévi*, du 1^{er} avril 1938 au 1^{er} octobre 1936.
- M. *Piraud*, du 1^{er} avril 1938 au 5 octobre 1936.
- M. *Fischer* (Eugène), du 1^{er} avril 1938 au 8 octobre 1936.
- M. *Muffang*, du 1^{er} avril 1938 au 10 octobre 1936.
- M. *Giquet*, du 1^{er} avril 1938 au 5 novembre 1936.
- M. *Condemine*, du 1^{er} avril 1938 au 5 décembre 1936.
- M. *Réme*, du 1^{er} avril 1938 au 25 décembre 1936.
- M. *Nicolas*, du 1^{er} avril 1938 au 15 janvier 1937.
- M. *Desabie*, du 1^{er} avril 1938 au 5 février 1937.
- M. *Fischer* (Jacques), du 1^{er} avril 1938 au 1^{er} mai 1937.
- M. *Stahl*, du 1^{er} avril 1938 au 5 juillet 1937.

Par arrêté du 18 mai 1938, l'ancienneté dans la 2^e classe de son grade de M. *Roux dit Leroux*, ingénieur en chef des mines, a été reportée du 1^{er} avril 1938 au 6 janvier 1937, compte tenu des bonifications d'ancienneté pour services militaires prévues par l'article 23 de la loi du 9 décembre 1927 et non utilisées dans le grade d'ingénieur ordinaire.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Par décret en date du 11 mai 1938, M. *Weil* (Henri), inspecteur général de 2^e classe des mines, a été nommé professeur titulaire, à titre d'occupation accessoire, du cours de législation à l'école nationale supérieure des mines, en remplacement de M. Loiret, décédé.

L'effet de cette disposition remontera au 15 avril 1938.

Par arrêté en date du 11 juin 1938, l'ancienneté dans la 3^e classe de son grade de M. *Rey*, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Batna a été reportée du 1^{er} avril 1938 au 9 juillet 1934, compte tenu des bonifications d'ancienneté pour services militaires, prévues par la loi du 17 avril 1924, par l'article 23 de la loi du 9 décembre 1927, et par l'article 7 de la loi du 31 mars 1928.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Tableau de classement des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) qui peuvent obtenir le grade d'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à la suite de l'examen professionnel ouvert en 1938, en application des dispositions de l'article 1^{er} de la loi du 24 décembre 1907 et du titre II du décret du 2 avril 1922, modifié par décrets du 9 mars 1936 et du 21 juin 1935.

- 1 *Raiton* (Lucien), ingénieur des travaux publics de l'Etat à Khenchela (Constantine).
- 2 *Bussy* (André), ingénieur des travaux publics de l'Etat à Versailles (Seine-et-Oise).
- 3 *Sors* (Albert), ingénieur des travaux publics de l'Etat à Paris.
- 4 *Du Rouchet* (Jean), ingénieur des travaux publics à Bizerte (Tunisie).

Par décision en date du 21 juin 1938, a été fixée au 1^{er} août 1938 la date de la cessation effective des services de *M. Parent*, inspecteur général de 1^{re} classe des ponts et chaussées, président de la 2^e section du conseil général des ponts et chaussées, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

En conséquence, prendront l'effet à partir de la même date les dispositions du décret du 26 novembre 1937 aux termes duquel :

- 1^o *M. Montigny*, inspecteur général de 2^e classe des

ponts et chaussées, est nommé inspecteur général de 1^{re} classe ;

- 2^o *M. Bufquin*, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, est nommé inspecteur général de 2^e classe.

Liste des candidats admis à subir les épreuves orales du concours de 1938 pour l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) comme élèves ingénieurs à l'école nationale des ponts et chaussées.

MM. Broc, Cassard, Delmont-Bebet, Meynier, Rebuffel.

Les épreuves orales commenceront le samedi 2 juillet 1938, à huit heures.

Par arrêté du 30 juin 1938, *M. Blum-Picard*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des mines a été inscrit pour l'échelon d'ingénieur en chef hors classe par application de l'article 12 du décret du 25 mai 1926, au tableau d'avancement de classe des ingénieurs des mines pour l'année 1938.

Par arrêté du 30 juin 1938, *M. Blum-Picard*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des mines, inscrit au tableau d'avancement pour la hors classe du grade d'ingénieur en chef, a été promu ingénieur en chef hors classe des mines, à dater du 1^{er} juillet 1938.

MUTATIONS

Par arrêté du 21 mars 1938, *M. Bessodes*, ingénieur de 1^{re} classe des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) à Cahors, a été chargé, à dater du 1^{er} avril 1938, à la même résidence, de l'intérim des services ci-après, précédemment confiés à *M. Peyre*, appelé à une autre destination, savoir :

- 1^o Arrondissements du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Lot ;
- 2^o 2^e arrondissement du service de la navigation du Lot ;
- 3^o Arrondissement unique du service des études et travaux de la ligne de chemin de fer de Cahors à Moissac.

Aux termes d'un arrêté du 21 mars 1938, *M. Siau*, ingénieur de 1^{re} classe des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) à Figeac, a été chargé, à dater du 1^{er} avril 1938, à la même résidence, de l'intérim des services ci-après, précédemment confiés à *M. Lamoureux*, appelé à une autre destination, savoir :

- 1^o Arrondissement du Nord du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Lot ;
 - 2^o 1^{er} arrondissement du service de la navigation du Lot ;
- Il sera attaché en outre aux services hydrométrique et d'annonce des crues du bassin du Lot.

Est reportée du 16 février au 1^{er} janvier 1938 la date d'exécution de l'arrêté du 17 février 1938, par lequel *M. Canazzi*, ingénieur du service vicinal chargé de l'intérim des fonctions d'ingénieur principal du service vicinal par arrêté préfectoral en date du 19 janvier 1938, a été chargé de l'intérim de l'arrondissement de Corse du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Corse, en remplacement de *M. Corizzi*.

Aux termes d'un arrêté du 29 mars 1938, *M. Malet* (Henri), ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé à partir du 1^{er} avril 1938 du service ordinaire du département de Seine-et-Oise, fera partie à ce titre et à partir de la même date de la commission spéciale chargée de l'étude des conditions d'exploitation de l'autoroute de l'Ouest, en remplacement de *M. Bufquin*.

Par arrêté en date du 31 mars 1938, *M. Tessier*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, remis par le gouverneur général de l'Algérie à la disposition du ministre des travaux publics, et placé, après avis du comité d'avancement des ingénieurs des ponts et chaussées

dans le cadre ordinaire, a été chargé à dater du 1^{er} avril 1938 du 10^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées (en remplacement de M. Parent.

Par arrêté du 31 mars 1938, M. *Labaye*, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées à Bar-le-Duc, a été chargé, à dater du 1^{er} avril 1938, à la résidence de Metz, en remplacement de M. Thirion, appelé à une autre destination, des services ci-après désignés, savoir :

1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Moselle ;

2^o Contrôle de la voie et des bâtiments et des lignes nouvelles de la région Est (lignes de : Ottange à Boulange, Hussigny à Redange, Reding à Drulingen).

Par arrêté du 31 mars 1938, M. *Roullier*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, remis par le ministère de la marine à la disposition des travaux publics, a été chargé, à dater du 1^{er} avril 1938, à la résidence de Sézanne, de l'arrondissement du Sud-Ouest du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Marne.

Par arrêté en date du 31 mars 1938 :

M. *Jeannin*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été chargé du 1^{er} arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées, en remplacement de M. Philippe.

M. *Baticle*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été chargé du 5^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées, en remplacement de M. Jeannin.

M. *Gerdès*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été chargé du 8^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées, en remplacement de M. Lemoine.

M. *Génissieu*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été chargé du 11^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées, en remplacement de M. Willemin.

M. *Lemoine*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été chargé du 13^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées, en remplacement de M. Tartrat.

M. *Girard*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, chargé du 2^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées, a été, en outre, adjoint à M. Theron, inspecteur général de 2^e classe chargé du 14^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées.

Ces dispositions recevront leur effet à dater du 1^{er} avril 1938.

Par arrêté du 4 avril 1938, M. *Fabre* (Arthur-Fernand), ingénieur des travaux publics de l'Etat de 2^e classe (ponts et chaussées) à Foix, a été chargé, à dater du 16 avril 1938, dans les conditions indiquées par la circulaire du 15 jan-

vier 1938, à la résidence de Périgueux, de l'intérim de l'arrondissement du Nord du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Dordogne.

Par arrêté du 8 avril 1938, M. *Vauthier* ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées à Nevers, a été chargé, à dater du 16 avril 1938, à la résidence de Bar-le-Duc, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Labaye, appelé à une autre destination, 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.

Aux termes d'un arrêté du 7 avril 1938, l'arrêté du 22 décembre 1936 désignant les inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines chargés de présenter des propositions d'avancement en faveur des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines n'appartenant pas au service ordinaire, a été modifié comme suit, savoir :

INSPECTEURS GÉNÉRAUX

A. — Ponts et chaussées.

M. *Tessier*, ministère des affaires étrangères et de l'air et autres services que ceux ci-dessous indiqués (1).

(Le reste sans changement.)

Par arrêté du 8 avril 1938, M. *Michaud*, dit Vaudois, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Bourg-en-Bresse, a été chargé, à dater du 16 avril 1938, à la résidence de Chambéry, du 1^{er} arrondissement du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Savoie, en remplacement de M. Lehaneur, appelé à d'autres fonctions.

Il sera attaché, en outre :

1^o Au service du contrôle des usines hydroélectriques et des réseaux de transport d'énergie pour les lignes électrifiées confié à M. l'ingénieur en chef Haegelen (région du Sud-Est) ;

2^o Au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département de la Savoie et au service du contrôle du transport d'énergie électrique à 1.500 volts destiné à alimenter la ligne de chemin de fer de Culoz à Modane (voie et bâtiments).

Par arrêté du 8 avril 1938, M. *Martin* (Louis-Joseph-Jean), ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées à Paris, a été attaché, à dater du 16 avril 1938, au service du contrôle des chemins de fer en qualité de commissaire en chef, en remplacement numérique de M. Bédier-Matibet, admis à la retraite.

(1) Services.

Par arrêté du 8 avril 1938, M. *Boucher* (Albert), ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, remis par le ministère des colonies à la disposition de l'administration des travaux publics, a été attaché, à dater du 16 avril 1938, à la résidence de Paris, au secrétariat de la 3^e section du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. Martin, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 13 avril 1938 :

M. *Laval*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées, à Boulogne-sur-Mer, a été chargé, à dater du 1^{er} avril 1938, du 2^e arrondissement de Boulogne du service maritime du département du Pas-de-Calais, en remplacement de M. de Viry, appelé à une autre destination.

M. *Cot*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées, affecté pour compter du 1^{er} avril 1938, par arrêté du 28 février 1938, à la résidence de Boulogne-sur-Mer, en remplacement numérique de M. de Viry, a été chargé à dater du 1^{er} avril 1938, du 1^{er} arrondissement de Boulogne du service maritime du département du Pas-de-Calais, en remplacement de M. Laval.

Par arrêté du 24 avril 1938, M. *Estival*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des mines à Montpellier, nommé ingénieur en chef, pour prendre rang à compter du 1^{er} mai 1938, a été chargé, en cette qualité, à partir de la même date, à la résidence de Bordeaux, de l'arrondissement minéralogique de Bordeaux, en remplacement de M. Le Sueur, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 27 avril 1938, M. *Loisy*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des mines à Toulouse, a été chargé, à dater du 1^{er} mai 1938, à la résidence de Montpellier, du sous-arrondissement minéralogique de Montpellier, en remplacement de M. Estival, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 24 avril 1938, M. *Pigeyre*, ingénieur de 1^{re} classe des travaux publics de l'Etat (service des mines), à Toulouse, a été chargé, à dater du 1^{er} mai 1938, dans les conditions indiquées par la circulaire du 15 janvier 1938, à la même résidence, de l'intérim de sous-arrondissement minéralogique de Toulouse-Sud.

Par arrêté du 27 avril 1938, M. *Guiraud*, ingénieur de 1^{re} classe des travaux publics de l'Etat (service des mines), à Béthune, a été chargé, à dater du 1^{er} mai 1938, dans les conditions indiquées par la circulaire du 15 janvier 1938, à la résidence de Marseille, de l'intérim du sous-arrondissement minéralogique de Marseille-Nord.

Par arrêté du 28 avril 1938, M. *Siegfried*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Strasbourg, a été chargé, à dater du 1^{er} février 1938, à la même résidence, en sus des services qui lui ont été confiés par l'arrêté du 3 février 1938, de l'arrondissement de Strasbourg-canaux, comprenant :

- 1^o Le canal de la Marne au Rhin du pont de Lampertheim jusqu'à la limite de la circonscription du port autonome de Strasbourg ;
- 2^o L'Ille canalisée dans la traversée de Strasbourg ;
- 3^o Le canal de la Bruche.

Par arrêté du 4 mai 1938, M. *Collin*, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées en congé, hors cadres, a été réintégré, sur sa demande, dans les cadres de l'activité.

Il sera chargé, à dater du 1^{er} mai 1938, à la résidence de Nevers, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Vauthier, précédemment affecté à une autre destination, savoir :

- 1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Nièvre ;
- 2^o Service de navigation de la Loire (2^e section), du canal de Roanne à Digoin et du canal latéral à la Loire ;
- 3^o Service des canaux de Briare et du Loing ;
- 4^o Service du canal d'Orléans ;
- 5^o Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de la Loire (2^e section).

Par arrêté en date du 7 mai 1938, M. *Loisy*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des mines à Montpellier, a été chargé, en sus de ses attributions à cette résidence, du 3^e arrondissement (région Sud-Ouest, ancien réseau du Midi) et du 5^e arrondissement (région Sud-Est) du contrôle de l'exploitation technique et du matériel et de la traction des chemins de fer précédemment confié à M. Estival.

Par arrêté du 7 mai 1938, M. *Pigeyre*, ingénieur des travaux publics de l'Etat (service des mines), à Toulouse, a été chargé, en sus de ses attributions à cette résidence, de l'intérim du 5^e arrondissement (région du Sud-Ouest, ancien réseau d'Orléans) et du 2^e arrondissement (région du Sud-Ouest, ancien réseau du Midi), précédemment confiés à M. Loisy.

Par arrêté du 13 mai 1938, M. *Brochet*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Oran, a été chargé, à dater du 1^{er} avril 1938, à la même résidence, du 1^{er} arrondissement de la 1^{re} circonscription du service des ponts et chaussées du département d'Oran, en remplacement de M. Antoine, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 18 mai 1938, M. *Mazen*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées, précédemment en congé de longue durée par application de l'article 51 de la loi du 30 mars 1929, reconnu par la commission de réforme du département de la Seine apte à reprendre ses fonctions et reconnu temporairement inapte au service colonial par le conseil supérieur de santé des colonies, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} avril 1938, à la résidence de Tarbes, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire des ponts et chaussées du département des

Hautes-Pyrénées, en remplacement de M. Coudercq, mis à la disposition du ministère des colonies.

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

Par arrêté du 23 mai 1938, M. *Guiraud*, ingénieur de 1^{re} classe des travaux publics de l'Etat à Marseille, a été chargé, en sus de ces attributions, à cette résidence, de l'intérim du 4^e arrondissement (région Sud-Est) du contrôle de l'exploitation technique et du matériel et de la traction des chemins de fer.

Aux termes d'un arrêté en date du 23 mai 1938, M. *Le Sueur*, inspecteur général de 2^e classe des mines, sera chargé, à dater du 1^{er} juin 1938, de la 4^e division d'inspection générale du service ordinaire des mines, en remplacement de M. *Loiret*, décédé.

Aux termes d'un arrêté du 23 mai 1938, M. *Digue*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, à Bourg-en-Bresse, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, sera chargé, à la même résidence, à dater du 1^{er} juin 1938, des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Scaillierez*, décédé, savoir :

1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Ain ;

2^o Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Ain.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Aux termes d'un arrêté du 21 mai 1938, M. *Liotard*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, à Digne, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, sera chargé, à la même résidence, à dater du 1^{er} juin 1938, des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Perrissoud*, admis à la retraite, savoir :

1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département des Basses-Alpes ;

2^o Contrôle d'études et travaux de la ligne de Chorges à Barcelonnette (région du Sud-Est) ;

3^o Contrôle de l'exploitation technique et du matériel et de la traction de la ligne de Digne à Annot.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Aux termes d'un arrêté du 21 mai 1938, M. *Morel*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, sera chargé, à la même résidence, à dater du 1^{er} juin 1938, des services ci-après désignés, en remplacement de M. *Gondon*, admis à la retraite, savoir :

1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Ardèche ;

2^o Contrôle de la voie et des bâtiments du réseau du Vivarais ;

3^o Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Ardèche.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Par arrêté en date du 30 mai 1938, M. *Martinet*, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées à Constantine, a été chargé, à dater du 15 mai 1938, à la résidence d'Alger, du service des travaux d'architecture et des lignes nouvelles à construire par l'Algérie, en remplacement de M. *Tessier*, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 28 mai 1938, M. *Pialoux*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées, précédemment affecté en Afrique occidentale française, a été désigné pour continuer ses services au Togo.

Aux termes d'un arrêté du 2 juin 1938, M. *Sigmann*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées, remis par le ministre des colonies à la disposition de l'administration des travaux publics, sera attaché, à dater du 16 juin 1938, à la résidence de Paris, au service du contrôle des chemins de fer en qualité de commissaire au contrôle.

Aux termes d'un arrêté du 2 juin 1938, M. *Doumenc*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées, précédemment mis à la disposition du ministère de la marine, sera attaché à la résidence de Paris, à dater du 16 juin 1938, au service du contrôle des chemins de fer en qualité de commissaire au contrôle.

Aux termes d'un arrêté en date du 21 juin 1938, M. *Saulgeot*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Chartres, sera adjoint, à dater du 16 août 1938, à la résidence de Dijon, à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du service ordinaire du département de la Côte-d'Or et de la 7^e circonscription de contrôle de transport et de distribution d'énergie électrique aux services publics.

M. *Saulgeot* sera chargé, en outre, du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique pour l'ensemble du département de la Côte-d'Or.

Par arrêté du 30 juin 1938, M. *Mathis*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées, à Dijon, a été chargé, à dater du 1^{er} juillet 1938, en plus de ses fonctions à la même résidence, du 2^e arrondissement du service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de la région du Sud-Est.

Par arrêté du 9 juillet 1938, M. *Malcor*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Alger, a été chargé, à dater du 1^{er} juillet 1938, à la résidence d'Oran, en remplacement de M. *Brochet*, appelé à d'autres fonctions, de l'arrondissement d'Oran de la 2^e circonscription des services des ponts et chaussées du département d'Oran.

Modifications dans la répartition des Services

Modification à la consistance de deux inspections principales des ponts et chaussées.

Par arrêté du 31 mars 1938 et par modification aux arrêtés des 8 janvier et 19 mars 1937, la consistance des arrondissements des 11^e et 16^e inspections générales des services des ponts et chaussées a été fixée à nouveau ainsi qu'il suit, à dater du 1^{er} avril 1938, savoir :

11^e Inspection

Forces hydrauliques. — Tous les services, à l'exception de ceux qui relèvent de la 16^e inspection.

Service du contrôle des distributions d'énergie électrique pour l'ensemble du territoire.

16^e Inspection

Forces hydrauliques. — Service du Sud-Est, du Rhône, du Rhin, de l'Ain et du Doubs.

Voies navigables. — Rhône (moins ses affluents sauf l'Ain) ; Saône à l'aval de Saint-Jean-de-Losne (2^e section), moins ses affluents dans cette section ; canal d'Arles à Bouc ; Rhin.

Par arrêté en date du 15 avril 1938, le service du contrôle des distributions d'énergie électrique dans le département des Côtes-du-Nord, a été réorganisé ainsi qu'il suit :

Ingénieur en chef du contrôle : M. Helary, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Saint-Brieuc.

Ingénieur ordinaire du contrôle : M. Guinée ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Saint-Brieuc.

Modification des attributions de la direction des voies navigables et des ports maritimes.

Par décret en date du 16 avril 1938, les dispositions des décrets des 4 janvier 1936, 11 décembre 1936 et 11 juin 1937 ont été complétées comme il suit en ce qui concerne les attributions de la direction des voies navigables et des ports maritimes, savoir :

1^{er} Bureau des voies navigables

« Service spécial des dépôts d'hydrocarbures ».

Consistance d'une inspection générale des ponts et chaussées.

Par arrêté du 25 avril 1938, les dispositions des arrêtés des 8 janvier et 19 mars 1937, fixant la consistance de l'arrondissement de la 18^e inspection générale des services des ponts et chaussées, ont été complétées comme suit : savoir :

18^e Inspection

« Service spécial des dépôts d'hydrocarbures ».

Cette disposition aura son effet à dater du 1^{er} avril 1938.

Aux termes d'un arrêté du 25 avril 1938 :

L'arrondissement de Colmar du service de la navigation du Rhin (de la frontière franco-suisse à la frontière franco-bavaroise) sera compris dans les attributions de l'ingénieur ordinaire chargé, à la résidence de Mulhouse, du service de la navigation du canal du Rhône au Rhin.

La subdivision de Krafft sera distraite de l'arrondissement de Mulhouse du service de la navigation du canal du Rhône au Rhin pour être rattachée à l'arrondissement de Strasbourg-canaux.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} juillet 1938.

Par arrêté du 13 mai 1938, les arrondissements d'ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées des services ordinaire et maritime du département de la Vendée ont été réorganisés comme suit, à dater du 1^{er} mai 1938, savoir :

Arrondissement Est

M. Desbazeille, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées aux Sables-d'Olonne.

Service maritime

Ports et littoral maritimes. — Phares et balises, entre la limite Sud du canton des Sables-d'Olonne et la limite du département de la Loire-Inférieure. — Ile de Noirmoutier et ile d'Yeu.

Service ordinaire.

Routes nationales (209 K 815).

Contrôle technique des distributions d'énergie électrique dans la limite de l'arrondissement.

Rivière : la Vie.

Quatre subdivisions : les Sables-d'Olonne, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Challans, Noirmoutier.

Arrondissement Ouest.

M. N..., ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à la Roche-sur-Yon.

Service maritime.

Ports et littoral maritimes. — Phares et balises, entre la limite Sud du canton des Sables-d'Olonne et le département de la Charente-Inférieure.

Service ordinaire.

Routes nationales (740 K 975).

Contrôle technique des distributions d'énergie électrique dans la limite de l'arrondissement.

Rivières : la Vendée, le Lay.

Canal de Luçon.

Cinq subdivisions : la Roche-sur-Yon, Luçon, Fontenay-le-Comte, Pouzauges, Montaigu.

Par arrêté du 5 juillet 1938, le service de l'arrondissement minéralogique de Toulouse a été organisé à nouveau de la manière suivante, à dater du 1^{er} juillet 1938, savoir :

Sous-arrondissement de Toulouse-Sud.

Départements : Ariège, Haute-Garonne, Gers, Hautes-Pyrénées.

M. Pigeyre, ingénieur des travaux publics de l'Etat (service des mines), chargé de l'intérim à Toulouse.

Quatre subdivisions :

Toulouse-1^{re}. — Chef des bureaux fusionnés et arrondissement administratif de Toulouse. — M. Guiraudie, ingénieur des travaux publics de l'Etat (service des Mines).

Toulouse-2^e. — Contrôle E. T., Ariège. — N..., ingénieur adjoint des travaux publics de l'Etat (service des Mines).

Toulouse-3^e. — Haute-Garonne moins l'arrondissement administratif de Toulouse, Gers (cantons de Gimont, Lombez, Samatan, Lectoure, Fleurance, Mauvezin et Saint-Clar). — N..., ingénieur adjoint des travaux publics de l'Etat (service des mines).

Tarbes. — Hautes-Pyrénées et reste du Gers. — M. Durand, ingénieur adjoint des travaux publics de l'Etat (service des mines).

Sous-arrondissement de Toulouse-Nord.

Départements : Aveyron, Lot, Tarn, Tarn-et-Garonne. M. Guéronik, ingénieur ordinaire des mines à Rodez.

Trois subdivisions :

Figeac. — Lot et arrondissements de Villefranche-de-Rouergue dans l'Aveyron (moins les houillères d'Aubin). — M. Nogaret, ingénieur adjoint des travaux publics de l'Etat (service des mines).

Rodez. — Reste de l'Aveyron (plus les houillères d'Aubin). — N..., ingénieur adjoint des travaux publics de l'Etat (service des mines).

Albi. — Tarn. — M. Thibon, ingénieur des travaux publics de l'Etat (service des mines).

Toulouse-3^e. — Tarn-et-Garonne. — N..., ingénieur adjoint des travaux publics de l'Etat (service des mines).

Service spécial des dépôts d'hydrocarbure.

Aux termes d'un arrêté du 7 juillet 1938 :

I. — Le service spécial des dépôts d'hydrocarbures est chargé :

a) D'étudier les projets d'établissement des dépôts d'hydrocarbures et des canalisations reliant ces dépôts dont l'exécution est confiée au ministre des travaux publics ou aux concessionnaires choisis par l'Etat, et éventuellement d'en diriger l'exécution;

b) De constituer et de tenir à jour une documentation technique sur les travaux de construction de dépôts d'hydrocarbures et leur liaison avec les différentes voies de communication auxquelles ils peuvent être raccordés ;

c) D'étudier les types et conditions générales de ces ouvrages, en vue notamment de faciliter la préparation des projets d'exécution par l'Etat, ou le contrôle des travaux exécutés par ses concessionnaires ;

d) Et d'une manière générale, d'étudier toutes les questions se rattachant à la construction de dépôts d'hydrocarbures et à la desserte de ces installations.

II. — Le cadre normal du service spécial des dépôts d'hydrocarbures est le suivant :

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées : chef de service;

Un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées chargé d'un arrondissement d'études ou de travaux;

Trois ingénieurs ou ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées), dont un ingénieur des travaux publics de l'Etat chef du bureau fusionné des ingénieurs, et deux ingénieurs des travaux publics de l'Etat chargés de subdivisions d'études ou de travaux;

Quatre adjoints techniques;

Quatre agents de bureau.

III. — L'exécution des travaux de construction des dépôts d'hydrocarbures pourra être confiée par arrêté ministériel à un ingénieur en chef chargé d'un service des ponts et chaussées, la centralisation des études restant confiée au service spécial des dépôts d'hydrocarbures.

IV. — Le service spécial des dépôts d'hydrocarbures et les services locaux chargés de la construction sont rattachés à la direction des voies navigables (1^{er} bureau).

LEGION D'HONNEUR

MINISTERE DES COLONIES

Au titre civil

Par décret en date du 2 avril 1938, rendu sur la proposition du ministre des colonies, a été nommé dans l'ordre national de la Légion d'honneur (au titre civil) :

Au grade de chevalier

Guillanton (André-Adolphe-Pierre-Joseph), ingénieur en chef de 2^e classe du cadre général des travaux publics;

19 ans 11 mois 10 jours de services, dont 2 ans 8 mois 10 jours de majoration pour services civils hors d'Europe.

MINISTERE DU TRAVAIL

Par décret du 21 juin 1938 est promu dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade d'officier.

M. Lévy (René), ingénieur en chef des mines à Douai ; 28 années de services civils et militaires. Chevalier du 26 janvier 1929.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I. — Changements d'adresse

PONTS ET CHAUSSÉES.

Inspecteur général

M. *Faviere*, 3, rue de Luynes, Paris (7^e).

Ingénieurs en chef

MM.

Fleury, 6, rue Dagobert, St-Lô.

Malet, 7, rue de la Préfecture, Cahors.

Mechin, 1, rue Pere, Tarbes.

Pouyanne, « Les Cayades », La Conne sur Loup (A. M.).

Ingénieurs ordinaires

MM.

Arribehaute, 6, rue de la Préfecture, Epinal.

Barbet, 10, rue Pélissier, Oran.

Calès, 28, rue Erckmann Chatrian, Strasbourg.

Coquaud, 17, rue Félix Ziem, Dijon.

Cot, 2, Boulevard de Châtillon, Boulogne-sur-Mer.

Mazen, 3, rue Lordat, Tarbes.

Rerolle, 3, avenue Liserb, Nice.

Vernier, 159, boulevard Voltaire, Abbeville.

MINES.

Ingénieurs ordinaires

MM.

Loisy, Villa « Les Paquerettes », rue Paul de Rouville, Montpellier.

Ricard, 133, rue St-Dominique, Paris.

II. — Demande de renseignement

Le Comité de rédaction du Bulletin demande aux Camarades qui en auraient connaissance de bien vouloir lui indiquer la dernière adresse de :

M. *Guibert*, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite, anciennement 15, rue Mansart, Paris (9^e).

Prière d'adresser le renseignement à M. *Houbin*, 2, rue Redon, Paris (17^e).

III. — Souscripteurs perpétuels

MM.

Barrillon, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Soubeyrand, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

IV. — Démissions de Membres de l'Association

MM.

Niewenglowski, Inspecteur général des Mines.

Delacarte, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

V. — Naissance

M. *Riquois*, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Limoges et Madame, font part de la naissance de leur fils Alain, neveu de M. *Pialoux*, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

VI. — Décès

MM.

Bonafous Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite.

Cottalorda, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite.

VII. — Pension de famille

La Bourboule, Mère d'Ingénieur P. C. reçoit familles et amis P. C. M., jeunes filles et jeunes gens non accompagnés, dans pension de famille, Villa Internationale, sur Parc, tout confort, nourriture 1^{er} ordre, 3 minutes Thermes, jardins, garage 38/45 frs., tout compris.



La Bourboule — Villa internationale

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 des Consommateurs

Cabestans - Treuils
Hillairet

Compresseurs
Baudot-Hardoll

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

Electrification des Eoluses
Als-Thom
Hillairet

Editeurs
Dunod

Emulsions
Cie Parisienne des Asphaltes
Cochery (Entreprises Albert)
E. C. F. M.
Lassailly et Bichebois
Rol, Lister et Cie.
Sté Chimique de la Route
Sté An. Pétroles Jupiter
Sté Générales 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 Construction des)
Entreprises Billiard
Boussiron
Société Limousin
Montcocol
Sté d'Entreprises Industrielles et de
Travaux Publics
Venot et Cie
Epuraton des eaux. Assainissement

Sté Française de Salubrité

Explosifs
Davey Bickford Smith et Cie

Fondations
Pieux Franki

Goudronnage
Lassailly et Bichebois.

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

Matériel Pneumatique
Forges et Ateliers de Meudon

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

Moteurs Diesel
Aster.

Moteurs Electriques
Forges et Ateliers de Constructions
Electriques de Jeumont.

Moteurs à huile lourde
Renault

Offices Techniques
O. T. U. A.

Pavage - Revêtements
La Route
Lassailly et Bichebois
Rol, Lister et Cie.
Sté Routière Colas
La Route Moderne
Sté An. pour la Construction et l'En-
retien des Routes
Sté Générale des Routes Economiques
Société Traga

Peintures
Alfred Freitag
Bernard Frères
Kiffer et Hamaide
Luquet et Cie (Hoerner)

Pelles Mécaniques
Pinguely

Pieux
Pieux Franki

Pompes
Baudot Hardoll
R. Lefi
Mouwex

Soudure
La Soudure Autogène Française

Vérins hydrauliques
Ets Verboom et Durouchard

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

Pensez



**UTILISER
L'ALUMINIUM
ET SES ALLIAGES**

DEMANDEZ

nos brochures de documentation gratuite et consultez nos Services Techniques.

ALUMINIUM FRANÇAIS
23^{bis}, Rue Balzac, Paris VIII^e
(Car. 54-72)

