

Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 56, Fg Saint-Honoré, Paris (8^e)

SOMMAIRE

PROCÈS-VERBAUX DES SEANCES DU COMITÉ

Séance du 17 avril 1934

Séance du 27 avril 1934

NOTE SUR L'APPLICATION DES DÉCRETS-LOIS
DU 4 AVRIL 1934 AU CORPS DES PONTS ET
CHAUSSÉES ET SUR LA RÉFORME ADMINIS-
TRATIVE DES TRAVAUX PUBLICS

NOTE SUR L'APPLICATION DES DECRETS-LOIS
AU SERVICE DES MINES

COMITÉ SUPÉRIEUR DES ECONOMIES (Communi-
cation).

CIRCULAIRE AUX DÉLÉGUÉS DE GROUPE.

VŒU DU CONSEIL GÉNÉRAL DU MINISTÈRE SUR
L'UNIFICATION DES SERVICES DE VOIRIE

MODIFICATION DU RÉGIME DES RETRAITES DES
AGENTS DES GRANDS RESEAUX DE CHEMINS
DE FER.

PERSONNEL DES COLONIES.

Indemnités du personnel colonial

Prélèvement sur les traitements, soldes et emoluments
du personnel colonial

Mode de calcul du supplément colonial

RELATIONS DU PCM AVEC LES SOCIÉTÉS
D'ARCHITECTES

NOTICE NECROLOGIQUE — JOSEPH PREDHUMEAU
MUTATIONS

MODIFICATION DANS LA COMPOSITION DES
COMITÉS, COMMISSIONS, CONSEILS, etc

LÉGION D'HONNEUR

TOURNÉES DU PCM

Tournée parisienne.

Tournée en Ecosse et en Irlande

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

INFORMATIONS

Assurances automobiles

Centre Belgo-Luxembourgeois d'Info matiot. de l'Acier.

Semaine de la Route.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

BIBLIOGRAPHIE

L'électrification de la France « Sud-Ouest Economique »,
septembre-octobre 1933

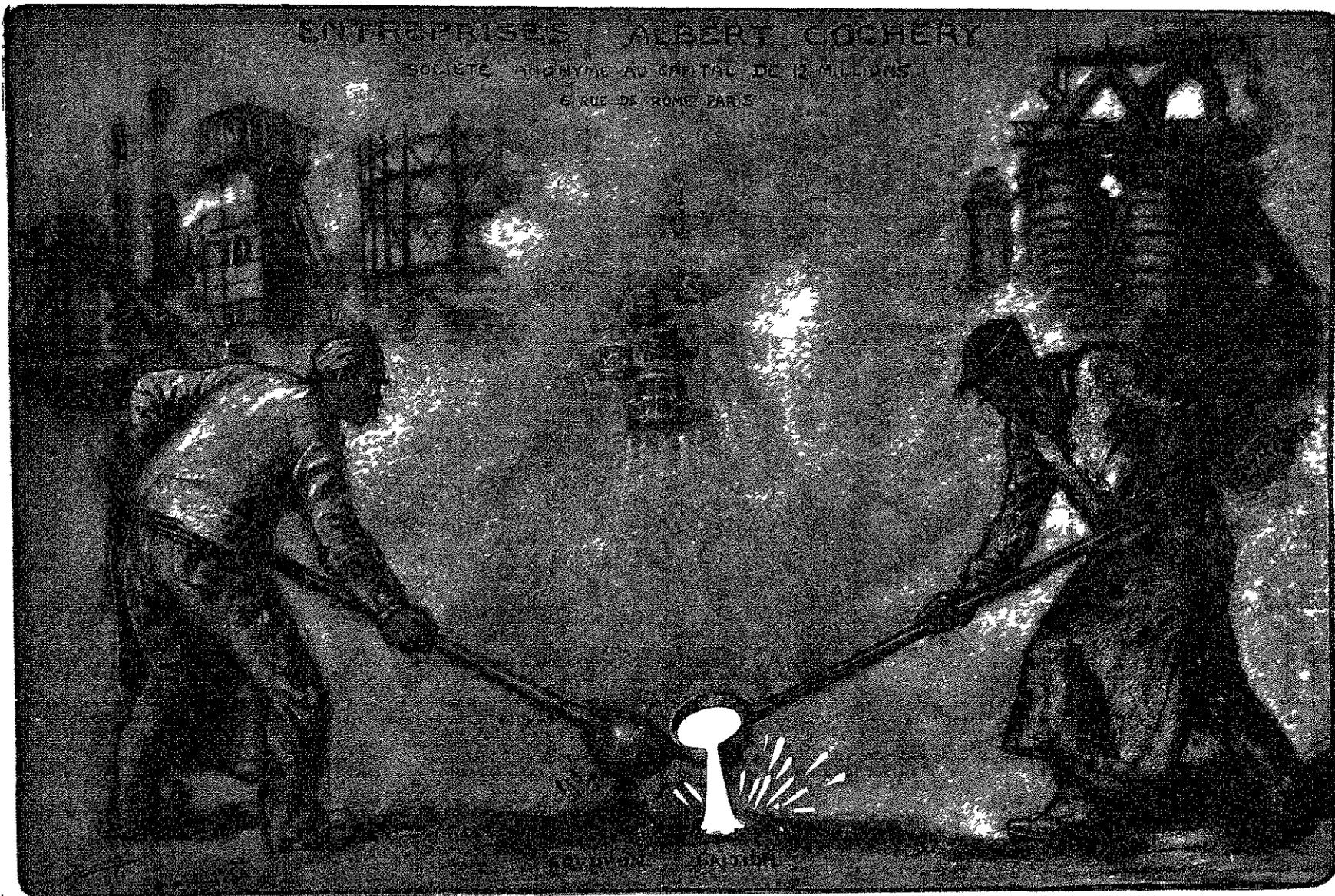
ÉTUDES TECHNIQUES

Etude des bilans

ENTREPRISES ALBERT COCHERY

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 12 MILLIONS

6 RUE DE ROME PARIS



R C Seine 252.697 B

Le Tarmacadam de laitier de hauts-fourneaux, actuellement produit en grandes quantités, est offert à tous ceux qui ont à administrer le capital routier national, départemental ou communal, et qui ont des frais élevés pour son entretien. Le Tarmacadam de laitier de hauts-fourneaux leur permet de réaliser des économies considérables! Il règle complètement et pour longtemps le problème à la fois technique et financier de toutes les routes.

SOCIÉTÉ AUXILIAIRE DES DISTRIBUTIONS D'EAU

REGISTRE
DU COMMERCE
SEINE N° 11.659

S. A. D. E.

TÉLÉPHONE
ANJOU + 60-02

Société Anonyme au Capital de Trente-Six Millions de Francs

SIÈGE SOCIAL : 5, Rue Tronson-du-Coudray, PARIS-8°

ENTREPRISE GÉNÉRALE D'ADDUCTIONS ET DISTRIBUTIONS D'EAU

FORAGES - PUITES - CAPTAGES - FILTRATION
STÉRILISATION - JAVELLISATION
— STÉRILISATEURS SADE —
USINES ÉLÉVATOIRES - RÉSERVOIRS

CANALISATIONS DE TOUS SYSTÈMES
INSTALLATIONS SANITAIRES

APPAREILS PUBLICS - SERVICE INCENDIE

LOCATION-VENTE -- ENTRETIEN DE COMPTEURS DIVISIONNAIRES

ÉTUDES ET PROJETS

Entrepreneur de la Compagnie Générale des Eaux

15 SUCCURSALES DANS LA BANLIEUE DE PARIS

ARRAS, 43, rue de Lille.

LAGNY, 12, Place du Marché-au-Blé.

LENS, 22, rue de l'Abattoir.

LILLE (St-André lez), 8, rue de la Gare.

LYON, 42, chemin Saint-Gervais.

PIENNES (M.-et-M.).

RENNES, 13, rue Kléber.

ROUEN, 12, rue du Fardeau.

TOULON, route du cap Brun.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE SALUBRITÉ

Société Anonyme au Capital de 1 500 000 Francs

SIÈGE : 5, Rue Tronson-du-Coudray, PARIS -- ATELIERS DE CONSTRUCTIONS : 42, Rue de Belfort, COURBEVOIE (Seine)

Téléphone : ANJOU + 60-02

INSTALLATIONS BIOLOGIQUES : FOSSES SEPTIQUES

==== **CABINES SULTANES** ====

RÉSEAUX D'ÉGOUTS — PROCÉDÉ A CHASSE D'AIR

DÉCANTATION - ÉPURATION DES EAUX D'ÉGOUTS - BOUES ACTIVÉES

INCINÉRATION DES ORDURES MÉNAGÈRES

ÉTUDES — CONSTRUCTION — EXPLOITATION

CONDUITES BONNA

EN ACIER SOUDÉ AVEC DOUBLE REVÊTEMENT
EN BÉTON ARMÉ

TUYAUX EN BÉTON CENTRIFUGÉ ARMÉ OU NON ARMÉ

TOUS DIAMÈTRES POUR EAU, GAZ ET ASSAINISSEMENT TOUTES PRESSIONS

USINES

Confians-Ste-Honorine (S.-et-O.)

Alger -- Casablanca -- Bruxelles

SOCIÉTÉ DES TUYAUX BONNA

Société Anonyme au Capital de 10 Millions

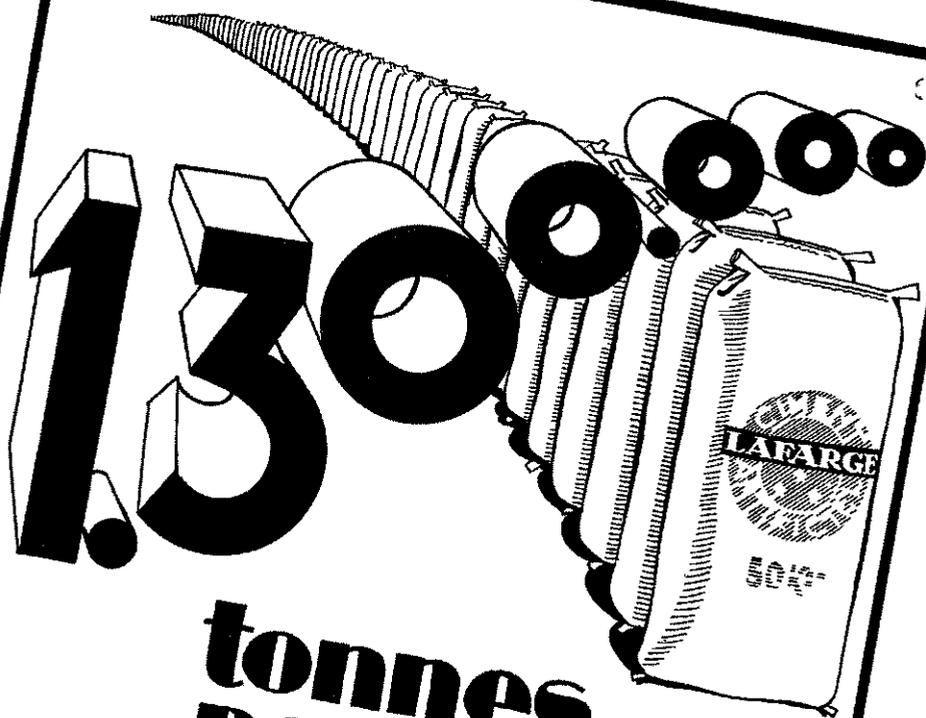
25, Rue Pasquier, PARIS (8°)

Téléphone : ANJOU + 60-02

USINES

Livourne -- Copenhague

Montréal -- Vancouver



**tonnes
par an**
15 USINES

SUPERCIMENT LAFARGE
CIMENT ARTIFICIEL
SUPERBLANC LAFARGE
CIMENT EXTRA-BLANC
FONDU LAFARGE
CIMENT DE LAITIER
CHAUX LAFARGE

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

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

D I E S E L

Moteurs de 4 à 400 CV — 1000 à 325 tours

Simple et robuste

Sans distribution

Sans soupapes

Sans arbre
à cames

Démarrage
à froid

Grande
simplicité
de conduite

Faible
consommation
de combustible
garantie
et maintenuc

Toutes applications industrielles

Moteurs fixes

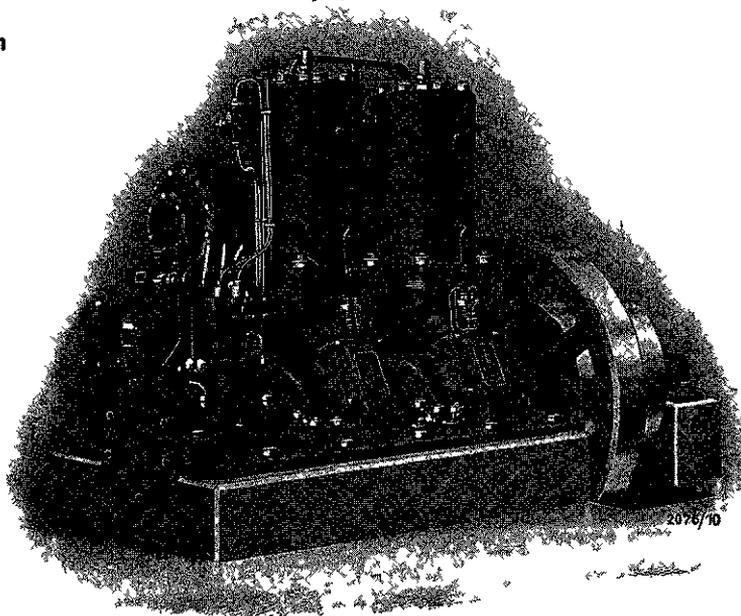
Groupes marins

Groupes
électrogènes

Moto-pompes

Moto-
compresseurs

Rouleaux
compresseurs

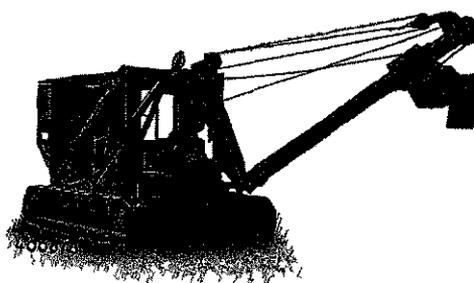


Pelle mécanique à chenilles Climax BEARCAT avec six équipements

Pelle en butte

Piocheuse

Horizontale



Dragline

Niveleuse

Preneuse

Moteur Diesel ou essence

Vente - Location - Prix très bas - Facilités de paiement



Société Française des Moteurs "CLIMAX"

42, Boulevard de la Bastille, Paris (XII^e)

TELÉPHONE DIDEROT 90-74 90-75

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 25 000 000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL : 16, RUE DE LA BAUME PARIS (8^e)

Téléph. Elysées 03 03 et 94

BUREAUX a .

LYON, NANCY, TOULOUSE, PONTARLIER, NANTES, CASABLANCA
USINE à VILLEURBANNE (Rhône)

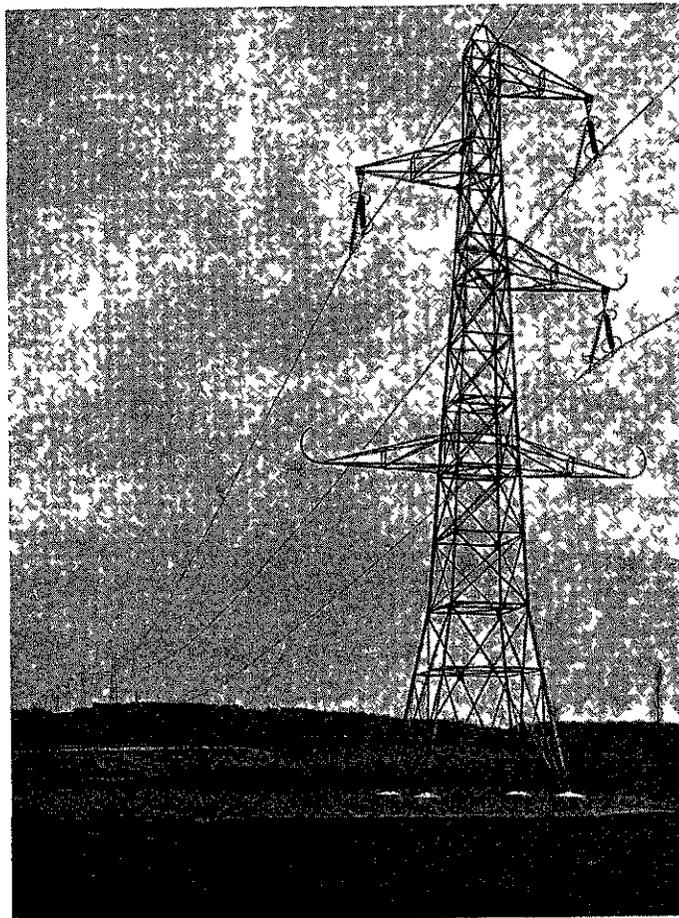


Réseaux
complets
de
distribu-
tion
d'énergie

■
Transports
de force

■
Traction
électrique

■
Stations
centrales



Ligne 220 000 volts. Eguzon-Distre

Postes

■
Tableaux

■
Postes
de
transfor-
mation
avec
redres-
seurs
à vapeur
de
mercure

PROCÉDÉS de CIMENTATION FRANÇOIS

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10 000 000 DE FRANCS

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

Bureaux : ALGER, 21, rue Michelet

R. C. Seine 245.045 B

ASSÈCHEMENT DE TOUS TERRAINS AQUIFÈRES

Etanchement
de barrages
et de leurs assises

Creusement
de tunnels, puits
et galeries

Méthode spéciale
d'injection
des
sols graveleux
à grande profondeur

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

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

Sondages à battage
et à rotation
pour

Etudes de terrains
Etudes géologiques

QUELQUES TRAVAUX EXECUTES :

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

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

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

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

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

Creusement de tunnels : Tunnel de Mersey (Angleterre).

BETONAC

Revêtements durcisseurs de haute résistance.
Revêtements de protection pour OUVRAGES
HYDRAULIQUES.

Dallages industriels (ateliers, quais, cours, etc.)
Revêtements spéciaux d'usure
(silos, caniveaux, chapes, hydrofuges, etc.).



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

Spiros
DEPUIS 1842

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

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

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

MATÉRIEL DE TRAVAUX PUBLICS

A. SCHARS

48 à 54, rue Achard -:- BORDEAUX

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

(BREVETÉ S. G. D. G.)

Cet appareil peut être utilisé suivant le cas envisagé :

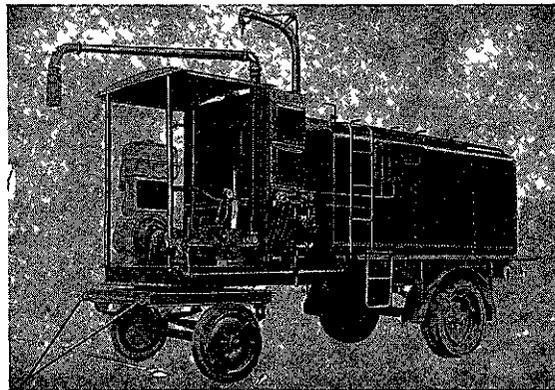
- 1° — A faire fondre et à incorporer une certaine proportion de bitume au goudron, en introduisant en même temps le bitume froid et le goudron froid dans le même récipient; le chauffage du goudron par circulation fait entrer en fusion le bitume contenu dans des paniers.
- 2° — A utiliser du goudron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

NOTICES DESCRIPTIVES sur demande

▲▲▲

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

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

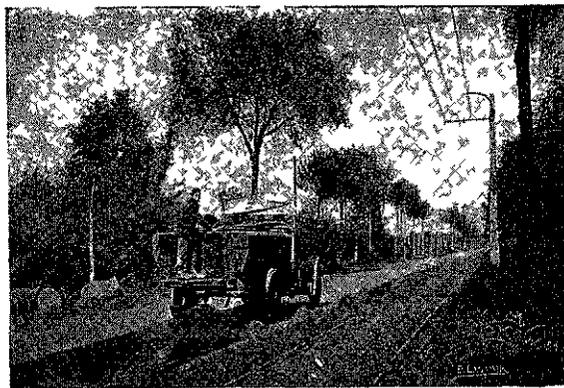


NOTICES DESCRIPTIVES sur demande

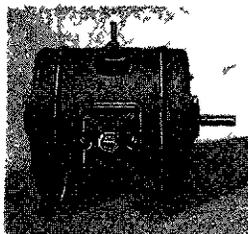
▲▲▲

stockage du mélange.

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



Répandage par Appareil Diffuseur



DEPUIS LES PETITS
MOTEURS DE 0,3 CV...

TOUT CE
QUI CONCERNE
LES
APPLICATIONS
DE
INDUSTRIELLES
L'ELECTRICITE

Les Forges et Ateliers de Constructions
Électriques de

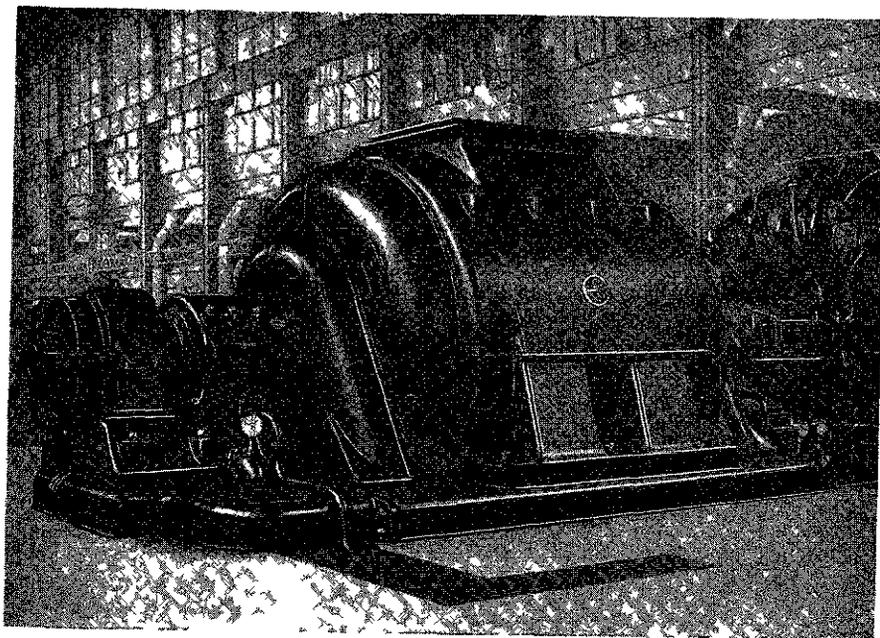
JEUMONT

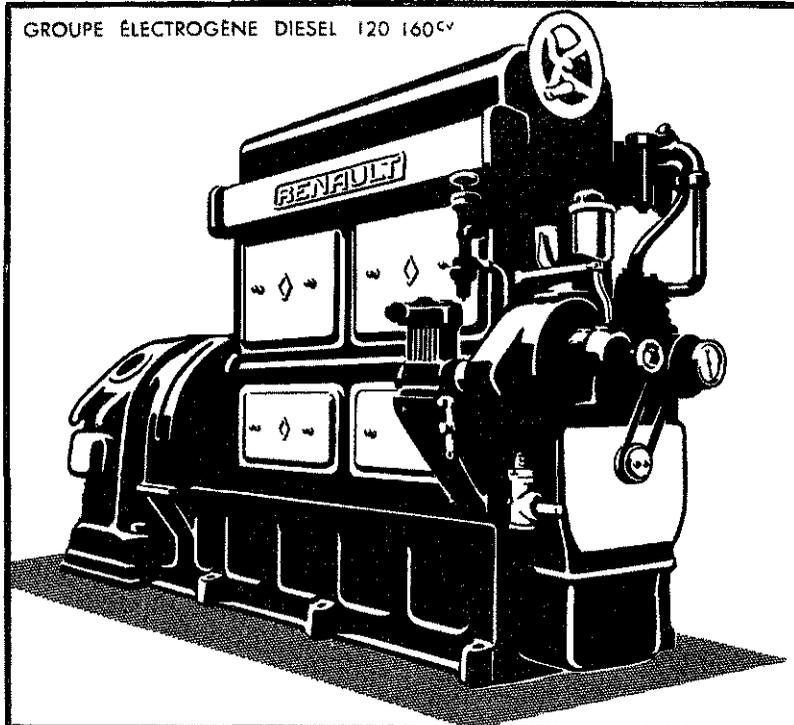
75, BOULEVARD HAUSSMANN PARIS (8^e)
DIRECTION GENERALE A JEUMONT (NORD)

- Machines tournantes - Câbles et Fils
- Appareillage gros et petit - Turbines
- Barrages - Vannes
- Appareils de levage - etc... etc...

construisent

DE JUSQU'AUX ALTERNATEURS
72.000 KVA. A 3.000 T/M.





MOTEURS HUILE LOURDE 6 A 500 CV

DEVIS SUR DEMANDE
AUX
USINES RENAULT
BILLANCOURT - SEINE

TÉLÉPHONE : MOLITOR 26-00
30 lignes groupées sous ce numéro

RENAULT

4952

1
4
6 2

PORTLAND ARTIFICIEL

ROC

LE DERNIER NÉ...
LE MEILLEUR...

ROC doit sa supériorité à l'excellence des matières premières et à la perfection de sa fabrication.

ROC est garanti pur. Il ne contient ni fondant, ni colorant, ni laitier, ni produits chimiques.

ROC n'est pas un Superciment. C'est un ciment portland normal dont les résistances rivalisent celles des superciments.

HATEZ-VOUS DE FAIRE UN ESSAI
AVANT DE TRAITER VOS ACHATS

LAMBERT FRÈRES & C^{IE}

Société en commandite par actions au capital de 27.500.000 francs

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

USINE A CORMEILLES-EN-PARISIS, S.-&-O. (12 kilom. de Paris)
Chargement sur camions à l'usine. Livraisons directes sur chantiers à Paris
et en banlieue.

DÉPÔTS : PARIS, Quai de la Rapée (face la rue Villiot).

— Quai Debilly (près le pont d'Iéna).

COURBEVOIE, 35, Quai de Seine.

CHOISY-LE-ROI, 1, Avenue de Danville.

AUBERVILLIERS, 25, Rue de la Hale Coq

VERSAILLES, 9, Rue Porte de Buc.

VAUJOURS, Route de Meaux.

MAISONS-LAFFITTE, 3, Rue de Paris.

DIRECTION COMMERCIALE

PARIS — 82, RUE SAINT-LAZARE

Téléph. : TRINITÉ 27-40 (3 lignes). — Adr. tél. : MATÉRIA-PARIS-118



Composition du Comité d'Administration

A. — BUREAU.

Président.

MM.

JOYANT, I. G. P. C., 45, boulevard d'Inkermann, Neuilly-sur-Seine.

Vice-Présidents.

BÈS DE BERG, I. G. M., 31, rue de Liège, Paris (8^e)

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

SCHWARTZ, I. C. P. C., 2, avenue Eugène-Godin, Melun (Seine-et-Marne).

Secrétaire.

MAVER, I. O. M., 25, rue de Grenelle, Paris (7^e).

Secrétaire adjoint.

RENAULT I. O. P. C., 11, rue Massenet, Paris (16^e).

Trésorier.

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

B. — DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX

MM.

AUGUSTIN, I. C. P. C., 26, rue du Cardinal-Pie, Chartres (Eure-et-Loir).

BÈS DE BERG, I. G. M., 31, rue de Liège, Paris (8^e).

COINTE, I. O. P. C., 122, boul. Malesherbes, Paris (17^e).

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

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

LUDINART, I. O. P. C., 13, place Carnot, Charleville.

JOYANT, I. G. P. C., 45, boulevard d'Inkermann, Neuilly-sur-Seine.

PROT, I. O. P. C., 21, boulevard Lefebvre, Paris (15^e)

RENAULT, I. O. P. C., 11, rue Massenet, Paris (16^e).

SCHWARTZ, I. C. P. C., 2, avenue Eugène-Godin, Melun (Seine-et-Marne).

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

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

C. — DÉLÉGUÉS DE GROUPES.

Groupe des Mines : MAYER, I. O. M., 25, rue de Grenelle, Paris (7^e).

RICARD, I. O. M., Douai.

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

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

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

GASPARD, I. O. P. C., 6, rue Berthollet, Paris (5^e).

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

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

Groupe d'Amiens : NOEL, I. C. P. C., 2, rue St-Pierre-au-Marché, Laon (Aisne).

Groupe de Nancy : NINCK, I. C. P. C., 27, place Carrière, Nancy (Meurthe-et-Moselle).

Groupe de Lyon : BUISSON, I. C. P. C., Moulins.

Groupe de Marseille : VILLEVIEILLE, I. O. P. C., 8, rue Picot, Toulon (Var).

Groupe de Toulouse : CRESCENT, I. C. P. C., 9, Boulingrin, Toulouse.

Groupe de Bordeaux : HUPNER, I. C. P. C., 87, avenue de Bordeaux, Agen (Lot-et-Garonne).

Groupe d'Orléans : BISCH, I. O. P. C., 2, rue Prunevaux, Nevers.

Groupe du Mans : RENAUD (Bernard), I. C. P. C., 44, boulevard du Roi-René, Angers (Maine-et-Loire).

Groupe de l'Afrique du Nord : GODIN, I. O. P. C., 10, rue de la Motte-Picquet, Paris (15^e).

Groupe colonial : MÉCHIN, I. O. P. C., 16, rue Amiral-Joiteville, Neuilly-sur-Seine (Seine).

Groupe des Flèves Ingénieurs : CRUSSARD (Jean), E.I.P.C., 28, rue des Saints-Pères, Paris (7^e).

Adresser les insertions et toutes les observations ou suggestions relatives au Bulletin au camarade PROT, au Ministère des Travaux Publics.

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES DU COMITÉ

Séance du 17 avril 1934

Présents : MM. **Joyant**, **Bès de Berc**, **Le Roux**, **Claudon** (pour M. **Renaud**), **Noël**, **Crescent**, **Tarnier**, **Ninck**, **Villevieille**, **Prot**, **Bisch**, **Ludinart**, **Buisson**, **Weil**, **Renaut**, **de Rouville**, **Deymié**, **Hupner**, **Gaspard**, **Mayer**, **Méchin**, **Schwartz**, **Augustin**.

Excusés : MM. **Cointe**, **Michel**, **Crussard**, **Renaud** (remplacé par M. **Claudon**), **Ricard**.

Projet de voyage 1934 :

MM. **Deymié** et **Houbin** exposent les programmes qui ont été étudiés. Après examen, le Comité décide de faire faire l'étude complète du voyage comportant la visite de l'Ecosse et de l'Irlande.

La durée du déplacement serait de onze jours pour un prix total de 2.600 francs environ. Le départ aurait lieu fin juin.

Fédération des Cadres Supérieurs techniques :

Cette Fédération a renouvelé son bureau qui se composera comme suit, à partir du 1^{er} avril 1934 :

Président : **Boquien** (M.E.).

Vice-Présidents : **Bès de Berc** (P.C.M.), **Dumanois** (Aé), **Le Corbeiller** (P.T.T.).

Secrétaire : **Bonnet** (Aé).

Trésorier : **Berend**, Ing. en Chef M. E.

Intervention du P.C.M. au sujet de M. Lochard :

Au sujet de l'intervention du P.C.M. en faveur de M. **Lochard**, M. le Ministre des Colonies a fait connaître qu'un accord était intervenu entre le Gouvernement de l'Indochine et M. **Lochard**, accord qui donne satisfaction à ce dernier.

Projet de loi concernant la voirie départementale :

Le projet de vœu à soumettre aux Conseillers généraux préparé par M. **Tarnier** a été envoyé à tous les Ingénieurs en chef. Plusieurs ont déjà fait connaître leurs observations. M. le Président **Joyant** les remet à M. **Tarnier** qui les centralisera et les exposera à une séance ultérieure.

Demande d'intervention au sujet des visites des autocars dans le Loir-et-Cher :

M. le Président fait connaître qu'il a reçu une lettre de M. **Thiberge**, Ingénieur en Chef des Mines, qui lui demande d'arbitrer le différend intervenu dans le Loir-et-Cher entre le service des Ponts et chaussées et son Service au sujet de l'application des circulaires ministérielles qui confient au Service des Mines les visites de réception et les visites périodiques des autocars.

Une commission, composée de MM. **Le Roux**, **Weill**, **Noël**, est chargée d'étudier cette question.

Attaques contre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

M. le Président a reçu communication d'un article paru dans l'*Echo de Paris* relatif à l'intervention du Service des Ponts et Chaussées dans le Service des bases de l'air. Cet article, qui contient des affirmations complètement inexactes, semble inspiré par de visibles intérêts particuliers; on y voit repaître cette thèse que les travaux publics devraient être confiés à des ingénieurs privés.

Assurances automobiles :

M. **Deymié** donne connaissance des propositions qu'il a reçues de M. Savoye, courtier d'assurance, Directeur de la Société Lilloise d'assurances et de réassurances, relative à l'assurance des voitures particulières appartenant aux Ingénieurs. Il prie les membres du Comité de vouloir bien examiner les propositions de M. Savoye et de lui faire connaître leurs observations.

Application des décrets-lois :

M. le Président **Joyant** donne connaissance des renseignements qu'il a pu obtenir au sujet de l'application des décrets-lois, en ce qui concerne en particulier les réductions de personnel et de crédit.

Alors que le rapport au Président de la République fait état d'une augmentation du nombre des fonctionnaires, passé de 1914 à 1934 de 467.000 à 625.000, ni le Corps des Ponts et Chaussées, ni celui des Mines n'ont subi d'augmentation. Il serait donc complètement injuste d'imposer une réduction uniforme de 10 % aux administrations qui se sont gonflées, et à celles qui se sont déjà spontanément comprimées.

Au sujet du décret sur l'interdiction du cumul, M. **Joyant** indique qu'il s'agit pour les Ingénieurs du P.C.M. dans presque tous les cas d'indemnités accessoires au traitement et non de cumuls de traitement; l'article relatif au cumul ne touche guère les Ingénieurs. Néanmoins il paraît certain que les indemnités qu'ils recevront dans l'avenir devront avoir été approuvées par une Commission dont la Composition n'a jusqu'ici pas été définie; il est possible que la Commission des Economies soit chargée de ce rôle. Il serait, dans ce cas, nécessaire que le Ministre des Travaux Publics y soit représenté. Une commission par département ministériel serait certainement préférable.

Conférence avec les Ingénieurs des T.P.E. :

Le bureau du P.C.M. a eu le 13 avril une conférence avec le bureau du Syndicat des Ingénieurs T.P.E., et a procédé à un échange de vues sur la situation. Il a été entendu que les deux groupements, auxquels se joindra le Syndicat des Adjointes techniques, feront une démarche très prochaine auprès du Ministre des Travaux Publics.

Consultation des groupes :

A l'occasion des décrets-lois une circulaire a été envoyée à tous les groupes de province demandant de se réunir et de faire connaître au Bureau leurs observations au sujet de l'application des décrets-lois et les suggestions qu'il serait possible de soumettre à l'Administration.

M. **Joyant** rend compte des résultats d'ensemble de cette consultation. Les points sur lesquels l'unanimité des groupes paraît acquise sont les suivants :

1° Il est impossible de réduire de 10 % un personnel qui n'a pas été augmenté depuis la guerre, alors que ses attributions ont été considérablement étendues.

2° S'il doit y avoir suppressions de postes, celles-ci doivent se faire surtout dans les grades subalternes, alors que la suppression de personnel se ferait surtout par en haut de l'échelle.

3° Il ne faut, aussi longtemps que subsistera le département, supprimer le cadre départemental. S'il faut absolument supprimer quelque chose, il vaut encore mieux supprimer certains services spéciaux, ou réduire encore les postes d'ingénieur ordinaire dans les départements non fusionnés.

4° Si le Gouvernement désire fusionner des services, le Corps des Ponts et Chaussées est tout prêt à fusionner avec les Ingénieurs du Génie Rural et avec les Ingénieurs vicinaux.

Des propositions dans ce sens peuvent être soumises au Ministre.

5° Il y aurait lieu d'indiquer au Ministre qu'il ne paraît pas opportun de faire des compressions de personnel dans le Service des Ponts et Chaussées au moment où le Gouvernement prépare un plan de développement de l'outillage économique.

6° En ce qui concerne les réformes administratives, des Commissions ont travaillé, notamment en 1924 et 1933, et ont fait des propositions de simpli-

fications. Les travaux de ces Commissions n'ont été suivis d'aucune mesure d'exécution.

Outre ces indications générales, M. **Joyant** donne la parole aux représentants des groupes qui indiquent les points particuliers sur lesquels ils désirent que l'attention du Ministre soit attirée.

M. **Buisson** attire en particulier l'attention sur les conséquences du régime des retraites tel qu'il vient d'être institué. Il demande la désignation d'un représentant du Ministère des Travaux Publics à la Commission qui serait chargée de l'examen des indemnités.

M. **Crescent** demande au nom du Groupe de Toulouse que le Ministre, avant de prononcer les mises à la retraite, accepte d'entendre les représentants qualifiés du personnel. Il estime équitable qu'il y ait une commission pour l'examen des mises à la retraite, comme il y a une commission pour l'avancement.

Le représentant du Groupe de Marseille fait une réserve en ce qui concerne la fusion obligatoire du Service des Ponts et Chaussées et du Service vicinal.

M. **Joyant** comprend le souci du Groupe de Marseille de maintenir les indemnités vicinales; comme malheureusement il paraît certain qu'elles sont compromises quoi qu'il arrive, il paraît, dans l'intérêt du corps et dans l'intérêt d'une bonne administration, indispensable de rendre les fusions obligatoires.

Il indique que l'on pourrait d'ailleurs, dès maintenant, supprimer des postes d'ingénieurs ordinaires à la charge de l'Etat dans les départements à services fusionnés — en mettant ces postes à la charge des départements — sauf à reviser l'ensemble des indemnités que paient les départements. Ceci revient à étendre aux Ingénieurs ordinaires le régime existant pour les Ingénieurs des T. P. E. et permettrait de faire des économies sensibles sur le personnel. Certains départements à services fusionnés d'ailleurs, paient déjà des ingénieurs principaux du service vicinal faisant fonctions d'ingénieurs ordinaires.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17 h. 30.

La prochaine séance du Comité est fixée au vendredi 27 avril.

Le Secrétaire:
Signé : A. MAYER

Le Président:
Signé : JOYANT.

Séance du 27 avril 1934

Présents: MM. **Joyant, Le Roux, Deymié, Renaud, Noël, Hupner, Ricard, Ninck, Crusard, Tarnier, Cointe, Geny, Ludinart, Prot, Bisch, Godin, Renault, Schwartz, Méchin, Mayer.**

Absents : MM. **Crescent, Michel, Buisson, Villevieille**

Représentation des groupements d'Ingénieurs au Conseil national économique.

M. **le Président** donne lecture d'une lettre de

M. Boquien, Président de la Fédération des cadres techniques supérieurs, indiquant que par suite de la désignation, comme expert auprès du Conseil national économique, de M. Dumanois, Inspecteur général de l'Aéronautique, directeur au Ministère de l'Air, celui-ci a dû abandonner ses fonctions de membre suppléant auprès de ce conseil, fonctions pour lesquelles il avait été désigné par la Fédération des Associations, Sociétés et Syndicats Français d'Ingénieurs (F. A. S. S. F. I.).

M. Boquien demande aux groupements adhérents à la Fédération des cadres techniques supérieurs s'ils pourraient suggérer une candidature, de façon à conserver une représentation au Conseil National Economique. C'est la F. A. S. S. F. I. qui doit présenter le candidat ; il faudrait donc que celui-ci fasse partie également d'un groupe adhérent à la F. A. S. S. F. I., Association des anciens élèves de l'Ecole des Mines, par exemple.

L'attention des camarades du Corps des Mines, adhérents à l'association des anciens élèves de l'Ecole des Mines, est particulièrement appelée sur cette question, qui sera examinée dans la prochaine réunion du Comité de la Fédération des cadres Techniques supérieurs.

Réception du bureau par M. le Ministre des Travaux Publics.

Le Président a cru devoir avancer de plusieurs jours la réunion du Comité prévue pour le mois de mai, pour que les camarades soient tenus au courant de la situation et des démarches faites par le bureau.

Les bureaux réunis du P. C. M., du Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. et du Syndicat des Adjointes techniques, ont été reçus par le Ministre des Travaux Publics le vendredi 20 avril, à midi.

Au cours de l'entretien, M. **Joyant** a remis au Ministre une note contenant les observations du P. C. M. au sujet de l'incidence des décrets-lois sur le Corps des Ponts et Chaussées.

Cette note fait ressortir que l'Administration des Travaux Publics ne mérite pas le reproche que le Gouvernement adresse aux fonctionnaires, d'avoir cherché à augmenter leur nombre plutôt que leur rendement, et qu'il ne serait ni équitable, ni de l'intérêt du service de réduire encore des services qui se sont déjà comprimés spontanément. Elle insiste pour que l'on ne brise pas l'organisation départementale du service ordinaire, tant que subsistera l'organisation actuelle des départements eux-mêmes. Elle indique, conformément aux recommandations du rapport au Président de la République, qu'il serait possible et désirable de réaliser une fusion des services entre les Ponts et Chaussées, le Génie rural et les services vicinaux ; cette fusion de services devant amener également une fusion des personnels dans un cadre unique. La note attire l'attention du Ministre sur les

travaux de la Commission des Economies dans laquelle il n'a pas de représentants.

Le Président du P. C. M. a en outre appelé l'attention du Ministre sur le blocage de l'avancement qui résultera nécessairement de la suppression brusque des fonctionnaires les plus âgés sans que les limites d'âge soient ensuite modifiées ; sur les très graves conséquences du décret-loi sur le régime des retraites pour les récents et pour les prochains retraités. Il demande que des garanties soient données, par l'institution d'une sorte de commission de réforme avec représentants du personnel, pour l'impartialité des mises à la retraite prochaines.

M. **de Berc** a indiqué ensuite la situation du Corps des Mines et a annoncé la remise très prochaine d'une note à ce sujet.

M. **Létrillard**, Secrétaire général du Syndicat des Ingénieurs T. P. E. a spécialement attiré l'attention sur le régime des retraites et la nécessité de ne pas prendre de mesures qui auraient pour effet de bloquer tout avancement pendant une période de cinq années.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu à M. Joyant que la question de fusion des services vicinaux et départementaux avait soulevé dans de nombreux départements des difficultés, du fait des inégalités de traitement du personnel payé par l'Etat et de celui payé par le département. Il demande que le P. C. M. lui apporte la justification que la réforme proposée correspond bien dans les départements à une économie et non pas à une dépense supplémentaire.

En ce qui concerne le régime des retraites, le Ministre a eu l'occasion d'en entretenir le Ministre des Finances qui lui a affirmé qu'il n'entrait dans aucun cas dans ses intentions de diminuer de plus de 15 % la retraite des fonctionnaires. M. Germain-Martin lui a promis de faire examiner à nouveau la question, au cas où les textes qui viennent d'être promulgués comporteraient des interprétations différentes.

Le Ministre a fait connaître également qu'il a demandé à être représenté à la Commission des Economies au cas où celle-ci serait appelée à poursuivre ses travaux.

Il a indiqué, enfin, qu'il ne serait pas personnelle-ment opposé à instituer pour les mises à la retraite la procédure suggérée par le P. C. M. Il veut, toutefois, s'assurer au préalable que la mesure qui serait prise dans son Ministère ne pourrait constituer un précédent gênant pour d'autres départements ministériels.

Application des décrets-lois.

M. **le Président** rend compte des renseignements qu'il a pu recueillir sur les projets de suppressions d'emploi et de mises à la retraite. Rien n'est encore arrêté ; on envisagerait la mise à la retraite d'Ingénieurs en Chef ayant au moins 60 ans, d'Ingénieurs ordinaires ayant au moins 58 ans. Il est probable

que la proportion de 10 % de suppressions d'emplois ne pourra pratiquement pas être atteinte.

Commission des économies.

M. le **Président** donne quelques indications sur le sens d'un rapport qui, d'après les informations qui lui ont été communiquées, doit être dans un bref délai examiné par la Commission des Economies, et qui vise la question des indemnités des Ingénieurs.

Ce rapport poserait en principe que les Ingénieurs sont des fonctionnaires de l'Etat qui ne doivent dépendre que de l'Etat et ne doivent être rémunérés que par celui-ci seul; donc, interdiction pour les Ingénieurs de l'Etat de toucher une indemnité quelconque des départements, communes, chambres de commerce, etc., etc. Les Ingénieurs seront tenus d'exécuter pour les services de l'Etat dépendant d'autres ministères, et pour toutes les collectivités publiques, les travaux de leur compétence qui leur seront demandés. Ces collectivités continueront à rémunérer le concours qui leur sera apporté par ces Ingénieurs, mais ces rémunérations, au lieu d'être versées à ceux-ci, seront versées au Trésor.

Les émoluments des Ingénieurs comprendraient, dans ces conditions, d'abord le traitement proprement dit, avec les indemnités de résidence et de charge de famille; puis une indemnité de fonctions qui est celle actuellement existante et dont le montant est compris entre 0 et 15.000 fr.; le taux maximum en serait toutefois réduit de 10 %; enfin, une indemnité de service chargé, établie selon l'importance totale du service, y compris les travaux pour les collectivités locales ou les divers services de l'Etat; le total de ces indemnités ne devrait pas dépasser 80 % des contributions des départements et des communes versées au budget de l'Etat pour rémunération du concours prêté par les Ingénieurs, ni une moyenne

de 18.000 francs par tête d'Ingénieur. Il serait fait aux comptables départementaux interdiction de payer directement aux Ingénieurs aucune somme quelle qu'elle soit.

Le rapport présenté à la Commission supérieure des Economies poserait également le principe de la fusion obligatoire des services ordinaires et vicinaux, ainsi que celle des différents services de contrôles: contrôle des chemins de fer d'intérêt général, des voies ferrées d'intérêt local, des transports automobiles, des distributions d'électricité. Le rapport préconiserait également la fusion des services des Ponts et Chaussées et du Génie rural.

Le principe de la suppression pure et simple des indemnités départementales et du versement à l'Etat du montant correspondant paraît au Comité devoir se heurter à des difficultés sérieuses de la part des départements.

Après discussion, le Comité estime que les Ingénieurs en Chef doivent entretenir les personnalités de leurs départements des deux questions suivantes: 1° Celles exposées dans la note remise au Ministre et visant en particulier la fusion des services vicinaux et des Ponts et Chaussées, ainsi que la fusion des services des Ponts et Chaussées et du Génie rural.

2° La question de principe de l'interdiction des rémunérations versées par les départements à des fonctionnaires de l'Etat, question qui ne se limite pas aux Ingénieurs, et qui touche de nombreuses catégories de fonctionnaires, en particulier les Préfets, Sous-Préfets, instituteurs, secrétaires de Mairies, etc...

La séance est levée à 17 heures.

La prochaine séance est fixée au lundi 14 mai.

Le Secrétaire :
Signé . A. MAYER.

Le Président :
Signé . JOYANT.



NOTE

sur l'application des Décrets-Lois du 4 avril 1934 au corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et sur la réforme administrative des Travaux Publics

Attributions et effectifs

Dans le rapport au Président de la République sur la Réforme administrative, il est indiqué que dès avant la guerre le nombre des fonctionnaires tendait à augmenter en France et que cette tendance s'est affirmée, l'augmentation en 1932 par rapport à 1914 dépassant le tiers de l'effectif.

Dans ce même rapport, il est précisé que :

« D'une part, *chaque service a tenté d'augmenter ses effectifs plutôt que son rendement au fur et à mesure que naissaient des attributions*; d'autre part, *ces attributions ont toujours été données à des*

fonctionnaires ou à des services nouveaux sans que l'on se préoccupât soit de fondre entre eux des services d'un même ministère ou même des services de ministères différents, soit de supprimer les services devenus inutiles ou dont l'utilité était moins grande que par le passé ».

Les attributions et la tâche des Ingénieurs des Ponts et Chaussées se sont accrues considérablement depuis un demi-siècle, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après, pour les seuls services dépendant du ministère des Travaux publics :

NATURE DES SERVICES	EN 1879	ACTUELLEMENT
Longueur du réseau routier national à entretenir et à administrer.....	39.000 kilomètres.	80.000 km. (dont 40.000 classés entre 1930 et 1932).
Circulation routière	Faible — pas d'automobiles — Entretien par conséquent moins important qu'actuellement.	Circulation intense, 1.800.000 voitures et camions automobiles. L'entretien a dû être accru aussi bien en quantité qu'en qualité.
Ponts.	Etat généralement satisfaisant.....	Un grand nombre de ponts, insuffisants pour la circulation lourde et active, sont à reconstruire.
Forces hydrauliques	L'aménagement de ces forces se réduisait à très peu de chose.	L'aménagement est poursuivi activement. L'étude des forces hydrauliques principales et le contrôle des concessions sont du ressort des Ponts et Chaussées.
Distribution d'énergie électrique.....	Question à peine posée.	Le service des Ponts et chaussées est chargé de l'instruction des demandes de concession et du contrôle de celles qui sont données par l'Etat et des permissions s'étendant à la grande voirie.
Navigation intérieure	Le port en lourd de la batellerie était de 2.500.000 tonnes.	Le port en lourd est de 4.500.000 tonnes. Le perfectionnement des voies navigables est activement poussé.
Ports maritimes	Trafic : 26 millions de tonnes.	Trafic : 80 millions de tonnes. Le perfectionnement des ports est activement poussé.
Voies ferrées d'intérêt général.....	Contrôle de 28.000 kilomètres.	Contrôle de 41.000 kilomètres.
Voies ferrées d'intérêt local.....	Contrôle de 1.700 kilomètres.	Contrôle de 18.000 kilomètres.
Services de transports automobile contrôlés par l'Etat (coordination du rail et de la route).....	Inexistants.	En plein développement.

Enfin, l'ensemble des crédits gérés par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour le compte de l'Etat et des différentes collectivités publiques est de l'ordre de 5 milliards par an.

En regard, le tableau ci-dessous donne les effectifs des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :

	1879	1891	1914	1934
Inspecteurs Généraux.	42	33	30	25
Ingénieurs en Chef.	185	150	122	125
Ingénieurs ordinaires	377	375	258	256
Totaux.	604	558	410	406

Ainsi le Corps des Ponts et Chaussées a réduit ses effectifs avant la guerre et ne les a pas augmentés depuis, malgré l'augmentation énorme de ses attributions.

Les motifs invoqués pour la réduction du nombre des agents de l'Etat ne s'appliquent donc pas à ce Corps et on peut, dès lors, légitimement se demander, ceci dans l'intérêt même de l'Etat, dans quelle mesure et sous quelle forme doivent lui être appliqués les décrets-lois récemment promulgués.

Il est à remarquer, en effet, qu'indépendamment du contrôle comptable qu'il exerce comme d'autres Corps de fonctionnaires supérieurs, le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a la charge de la conception des projets et du contrôle technique de leur exécution, contrôle technique qui consiste,

en particulier à vérifier l'équivalence entre, d'une part, les sommes dépensées, et, d'autre part, la quantité et la qualité du travail fourni.

Si d'ailleurs pour ces questions de direction technique de travaux, on veut établir une base de comparaison industrielle en faisant ressortir les frais généraux du Service des Ponts et Chaussées, c'est-à-dire les frais de surveillance et de personnel de tous grades, en regard des sommes dépensées, on arrive à ce fait que le pourcentage de frais généraux atteignait en 1913 une moyenne voisine de 20 %, et qu'il était en 1932 à peine de 4 % ; mieux même, si l'on déduit la part de rémunération du personnel correspondant à des occupations purement administratives sans contre-partie de dépenses, on aboutit à cette conclusion qu'à l'heure actuelle, dans le Service des Ponts et Chaussées, considéré comme service de direction de travaux, le total des frais généraux n'atteint pas 3 %. Ce pourcentage est extrêmement faible et on ne doit pas hésiter à proclamer que sa diminution, par une réduction de personnel, risquerait d'aller à l'encontre d'une bonne gestion des deniers publics.

En résumé : *Corps de direction et de contrôle qui, malgré l'énorme augmentation de ses attributions n'a pas augmenté son effectif, le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne peut pas aujourd'hui se comprimer dans la même proportion que d'autres administrations qui ont foisonné depuis vingt ans.*

Cadre départemental

Si, toutefois, le Gouvernement estime, notamment pour faciliter des mesures plus générales de réforme, que, dans le Corps des Ponts et Chaussées, un certain nombre de postes doivent être supprimés, il paraît indispensable de poser en principe que, si l'organisation administrative par département n'est pas changée, l'organisation du Service ordinaire des Ponts et Chaussées ne devra pas non plus être changée.

En effet, la répartition entre plusieurs chefs de services régionaux des attributions actuelles de l'Ingénieur en chef du Service ordinaire de chaque département ne pourrait :

— Que créer des cloisons étanches entre les divers services et susciter parfois mêmes des rivalités dont, en définitive, le public a à souffrir ;

— Qu'éloigner les fonctionnaires du public avec lequel ils doivent être en contact permanent ;

— Que les éloigner également des services qu'ils doivent contrôler et des chantiers qu'ils doivent diriger ;

— Qu'entraîner des pertes considérables de temps et d'argent en déplacements dispendieux ;

— Qu'entraîner, au total, nécessairement, une augmentation du nombre des fonctionnaires.

En conclusion, si le cadre départemental de l'organisation administrative est maintenu, il apparaît de toute nécessité de conserver les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées des départements, en augmentant au besoin leurs attributions.

Dans ces conditions, si des emplois doivent être supprimés, ces suppressions doivent porter de préférence sur des postes d'Ingénieurs ordinaires, tout en respectant le rôle de direction et de contrôle exercé par l'Ingénieur ordinaire, rôle qui tient essentiellement à la fois aux possibilités de commandement d'un chef donné quant au nombre de collaborateurs qu'il peut utilement avoir sous ses ordres et à la nécessité de posséder, pour la direction technique des travaux un organe suffisamment informé et compétent en contact rapproché et permanent avec les chantiers de travaux et les collectivités intéressées. Il est à noter, d'ailleurs, que le

rôle de l'Ingénieur ordinaire étant, dans l'organisation administrative des Ponts et Chaussées, plus spécialement un rôle technique, la faiblesse des crédits ouverts par le Parlement et l'absence de plan d'outillage national peuvent, à la rigueur, permettre de réduire, au moins momentanément, le nombre des postes d'Ingénieurs ordinaires.

Réforme administrative des Travaux Publics

L'exposé qui précède ne paraît guère apporter de contribution effective à la réforme administrative; c'est qu'en effet, pour établir un programme constructif d'organisation des travaux publics, il semble bien qu'il faille procéder à une réforme administrative de plus vaste envergure qu'un simple réajustement de personnel à l'intérieur du seul ministère des Travaux publics.

Le rapport précité au Président de la République vise d'ailleurs des fusions de services de ministères différents. La circulaire du 7 avril 1934 du ministre des Finances précise ce point dans les termes suivants :

« Il convient de rechercher dans chaque ministère si certaines attributions ne font pas double emploi avec des attributions dévolues à d'autres départements, ou si, du moins, elles n'en constituent pas un complément, auquel cas, le transfert d'attributions s'impose. »

Or, les attributions du *Service vicinal* chargé de l'entretien des chemins vicinaux ordinaires, d'intérêt commun et de grande communication, forment le complément des attributions du personnel des Ponts et Chaussées en matière de voirie routière. Ce point est si bien acquis que, dans plus de la moitié des départements, le personnel des Ponts et Chaussées est chargé de la gestion du Service vicinal.

La fusion complète et obligatoire de tous les services de voirie (voirie nationale, voirie départementale et communale) apportera, sans aucun doute, une économie très importante de personnel (dans un département de l'Ouest, par exemple, une fusion faite en 1920 a permis de réduire de 55 % le personnel d'Ingénieurs en chef et d'arrondissement, de 45 % le personnel de subdivisionnaires, et de 16 % le personnel des bureaux).

Les avantages de cette opération, écrivait d'ailleurs M. Marin dans son rapport de 1926, rappelé dans le rapport général du 4 avril 1934, sont depuis longtemps si manifestes, qu'il paraît difficile de s'y opposer.

D'autre part, le Service du Génie rural, créé en 1903 sous le nom de Service des améliorations agricoles, et remanié en 1920-1923, a des attributions qui chevauchent sur celles du Service des Ponts et

Chaussées pour tout ce qui concerne les distributions d'énergie électrique et d'hydraulique agricole. Les autres attributions du Génie rural empiètent, soit sur les attributions des Directeurs départementaux des Services agricoles (coopératives agricoles), soit sur les attributions du Service vicinal (voirie communale), soit sur les attributions du Service des Contributions directes et du Cadastre (remembrement), soit même sur les attributions du Service des Eaux et Forêts (améliorations foncières en montagne).

Les distinctions entre les attributions du Service du Génie rural et des autres Services sont si subtiles, notamment en ce qui concerne l'électricité, que le public a depuis longtemps renoncé à les comprendre et que les Services eux-mêmes sont la plupart du temps incapables de fixer des délimitations précises; il en résulte une confusion et parfois même des rivalités dont les deniers publics sont les premiers à souffrir.

Il est à noter, enfin, que le Service du Génie rural a eu surtout un rôle dans la distribution de certains fonds de subventions de l'État et que la réduction du montant des subventions apporte une diminution très notable de son champ d'activité.

Au total, la fusion du Service du Génie rural dans les différentes administrations énumérées ci-dessous, notamment en affectant désormais de façon exclusive au Service des Ponts et Chaussées, toutes les attributions du Génie rural concernant les travaux publics (distributions d'énergie électrique, travaux d'hydraulique, chemins ruraux) apparaît comme une mesure rentrant pleinement dans les vues du Gouvernement, telles qu'elles sont définies dans le rapport au Président de la République sur la réforme administrative et dans la circulaire du ministre des Finances sur les conditions d'application des décrets.

Il apparaît d'ailleurs que, tant pour le Service vicinal que pour le Service du Génie rural, il sera possible d'apporter dans les fusions de services, pour les questions de personnes qui se poseront, tous les ménagements que commande la plus stricte équité.

Les deux fusions ainsi définies, Service vicinal et Génie rural, constituent un apport extrêmement

important à la réforme administrative des travaux publics, mais on doit noter que, d'une façon encore plus générale, le deuxième paragraphe de l'article 5 du décret sur les cumuls porte que :

« Les différents services de l'État sont désormais « tenus à l'exécution de tous travaux relevant de « leur compétence technique et requis pour le « compte de l'État, même par des départements ministériels autres que ceux dont ils relèvent. »

En application de ce texte, le Service des Ponts et Chaussées se trouvera vraisemblablement appelé à apporter une collaboration encore plus complète que par le passé, dans la limite de sa compétence technique, aux autres départements ministériels (Marine militaire, Air, Marine marchande, Intérieur, Santé publique, Agriculture), soit pour la direction des travaux de l'État, soit pour le contrôle des travaux subventionnés par l'État.

En vue d'organiser cette collaboration de la façon la plus efficace, il est nécessaire de conserver au Service des Ponts et Chaussées la structure générale qui lui a permis jusqu'ici de mener à bien une

tâche considérable avec des effectifs extrêmement réduits.

Incidentement, il est à signaler que ce même décret sur les cumuls, surtout s'il est complété par les différentes mesures préconisées par la Commission supérieure des Economies où le ministère des Travaux publics n'est pas représenté, paraît devoir apporter un bouleversement complet aux conditions de rémunération des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont, de tout temps, les émoluments ont été composés de deux parts : un traitement fixe de l'État et des indemnités des collectivités locales auxquelles ils peuvent prêter leur concours avec l'autorisation de leur ministre. Ne voulant pas entrer dans le détail de ces questions, les Ingénieurs s'en remettent aux sentiments d'équité de leur chef, le ministre des Travaux publics, pour que leur situation matérielle ne soit pas amoindrie au delà des mesures que commandent les circonstances et pour qu'elle reste en rapport avec les services qu'ils ont rendus et qu'ils continueront à rendre à l'État et aux autres collectivités publiques.

Conclusion

En conclusion, le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, fort d'une vieille et solide tradition de dévouement à la chose publique tient, unanime, à affirmer sa volonté d'apporter à son chef, le

ministre des Travaux publics, sa collaboration la plus loyale pour la mise au point de la réforme administrative des Travaux publics.

Cette note a été remise à M. le Ministre des Travaux publics, le 20 avril 1934.

NOTE

au sujet de l'application des Décrets-Lois au Service des Mines

L'application des décrets-lois au Service des Mines se heurte à des difficultés particulières du fait que ce Service est très peu nombreux et n'a pas augmenté son personnel depuis la guerre, malgré les charges nouvelles que des réglementations successives lui ont imposées.

Le tableau ci-dessous donne la comparaison des effectifs budgétaire en 1914 et 1934.

	1914	1934
Inspecteurs Généraux	3	4
	6	6
Ingénieurs en Chef.....	21	17
Ingénieurs ordinaires	30	40
Elèves Ingénieurs	20	12
Totaux.....	80	79

On constate donc que l'effectif n'est pas supérieur à celui de 1914; bien au contraire, l'abondance des mises en congé dans les années ayant immédiatement précédé la guerre avait eu pour effet d'entretenir un déficit de personnel tel que dix postes se trouvaient vacants en 1914, alors qu'actuellement, tous les postes sont pourvus.

En regard de cette stabilité, il convient de rappeler que :

1° Le retour de l'Alsace et de la Lorraine à la France a rendu à notre pays trois départements miniers et a nécessité la création d'un poste d'Ingénieur en chef et de trois postes d'Ingénieurs ordinaires des Mines;

2° Le développement des lois sociales depuis la guerre, dont l'application dans l'industrie extrac-

tive incombe au Service des Mines, impose un travail considérable aux Ingénieurs;

3° Les questions économiques ont pris une importance extraordinaire et le fonctionnement du Service des Licences n'a pu être assuré que par un roulement d'Ingénieurs distraits temporairement de leurs fonctions normales;

4° La surveillance des établissements d'eaux minérales a été fortement accrue par la réglementation nouvelle de 1930;

5° La réglementation des appareils à pression de gaz, dont les grandes lignes ont été fixées par le décret de 1931 et qui est en voie d'élaboration, a encore étendu les attributions du Service;

6° La préparation de la mobilisation des mines et industries rattachées est faite sur un pied tout autre que celui d'avant-guerre;

7° Ces divers travaux ont dû être effectués sans diminuer la surveillance des exploitations minérales dont la sécurité est en progrès notable sur la situation d'avant-guerre.

De sorte qu'en réalité, il y a eu à la fois compression des effectifs dans les anciens services et

augmentation de l'activité demandée aux Ingénieurs.

Dès à présent, la compétence territoriale de certains Ingénieurs ordinaires s'étend sur dix départements; peut-on espérer l'étendre encore, si l'on doit procéder à des compressions, sans risquer de rendre leur action inefficace?

S'il fallait encore un argument pour justifier le maintien de l'effectif actuel du Corps des Mines, il y aurait lieu d'observer que le Service est chargé de veiller au recouvrement de la redevance des mines qui fait rentrer au budget 165 millions de francs. Les traitements d'Ingénieurs et Ingénieurs des T.P.E. afférents au Service tout entier ne représentent que 5 % de cette somme.

Pour le Président de l'Association
des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines :

*L'Inspecteur général des Mines,
Vice-Président,
BÈS DE BERC.*

*Cette note a été remise à M. le Ministre des
Travaux Publics, le 23 avril 1934.*

COMITÉ SUPÉRIEUR DES ÉCONOMIES

Le procès-verbal de la séance du Comité P.C.M. du 27 avril donne les indications recueillies par le bureau sur le rapport qui devait être nécessairement présenté au Comité supérieur des Economies, au sujet des indemnités des Ingénieurs de l'Etat en général, et des Ingénieurs P.C.M. en particulier.

Ce rapport, qui paraît inspiré des idées personnelles de M. Labeyrie, président du Comité supérieur des Economies, a été discuté par ce Comité dans sa séance du 27 avril; de sérieuses objections y ont été formulées. Le Comité des économies n'a

pu conclure au cours de la séance, et a renvoyé la suite de la discussion à une séance suivante.

D'autre part, les journaux du 4 mai annoncent que M. Labeyrie, procureur général près la Cour des Comptes, a donné sa démission de président du Comité supérieur des Economies. Cette démission aurait pour motif le récent décret portant réorganisation de la Cour des Comptes, avec suppression d'emplois et mises à la retraite, décret qui aurait modifié, en les aggravant, les propositions faites par le Comité supérieur des Economies.



CIRCULAIRE aux Délégués de Groupe

Au cours de la réunion du 27 avril du Comité du P.C.M., l'opinion a été émise qu'il convenait pour les Ingénieurs de prendre contact avec les préfets, avec les parlementaires et avec les conseillers généraux, au sujet de la réforme administrative des Travaux publics; en raison de l'incertitude de la situation, aucune résolution bien formelle n'a d'ailleurs été adoptée.

Aujourd'hui, divers renseignements parvenus au bureau du P.C.M. lui permettent de conseiller de donner assez rapidement une certaine publicité à la note qui a été remise à notre ministre, c'est-à-dire de conseiller de la remettre sans trop tarder aux membres du Gouvernement, aux parlementaires ou, du moins, aux plus influents (membres des Com-

missions des Finances et des Travaux publics notamment), à certains préfets, à certains conseillers généraux.

M. le Président Joyant vous demande de bien vouloir porter les présentes indications à la connaissance des Camarades de votre Groupe, plus spécialement de ceux que vous savez être, par des relations personnelles, particulièrement qualifiés pour intervenir auprès de membres du Gouvernement ou des grandes Commissions.

Paris, le 2 mai 1934.

Pour le Secrétaire :
Le Secrétaire adjoint,
R. RENAULT.

CONSEIL GÉNÉRAL DU FINISTÈRE

SESSION DE MAI 1934

Séance du 4 mai

PROJET DE VŒU sur l'unification des Services de Voirie

« Considérant que le décret-loi du 4 avril 1934, en « interdisant aux fonctionnaires de l'État et à ceux « du Département de cumuler leurs fonctions avec « d'autres dépendant des Départements et des Com- « munes pour les premiers, des Communes pour les « seconds, ne paraît pas avoir tenu un compte exact « des graves répercussions financières qui pourront « en résulter pour les finances départementales et « communales ;

« Considérant, par ailleurs, que l'unification des « Services de Voirie permet une réduction de per- « sonnel avec une meilleure utilisation des capacités « et des forces de chacun et un emploi plus judi- « cieux du matériel de voirie, et que la suppression « du cumul de ce genre ne pourrait qu'aboutir à « une augmentation du nombre des fonctionnaires « et, par suite, à de nouvelles dépenses ;

« Considérant également que nombre de Commu- « nes sont dans l'impossibilité de payer, à traite- « ment complet, des Ingénieurs-Voyers et que, seul, « le concours des Ingénieurs du Département et, « éventuellement, de l'État, peut leur permettre d'as- « surer leurs obligations de voirie ;

« Considérant que le décret-loi du 4 avril 1934 a « très justement prévu, dans son article premier, « que, dans les cas de ce genre, une Commission « proposerait les modalités d'application,

« Émet le vœu :

« Que ladite Commission étudie la question du « cumul des fonctions en ce qui concerne les Ser- « vices des Ponts et Chaussées et le Service vici- « nal, de manière à ne pas entraver l'œuvre de col- « laboration et de bonne utilisation des personnels « techniques de l'État et du Département. »

Vœu présenté au nom de la Commission des Travaux publics et adopté par le Conseil général dans sa séance du 4 mai 1934.

Modification du Régime des Retraites des Agents des Grands Réseaux de chemin de fer

(Journal officiel du 20 avril 1934.)

RAPPORT AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 19 avril 1934.

Monsieur le Président,

L'article 36 de la loi de finances du 28 février 1934 a autorisé le Gouvernement à prendre par décrets, nonobstant toutes dispositions législatives contraires, les mesures d'économies qu'exigera l'équilibre du budget.

Vingt décrets, publiés les 5 et 15 avril 1934, ont réalisé, sur les dépenses annuelles du budget, une économie de 4 milliards, portant notamment sur le nombre des agents de l'État, sur les traitements, soldes et indemnités de ces agents, sur le régime des pensions civiles et militaires de la loi du 14 avril 1924, sur les pensions de guerre et la retraite du combattant.

La nécessité de l'équilibre budgétaire, le souci de la justice exigent que les sacrifices ainsi demandés aux agents de l'État et aux anciens combattants soient complétés par des mesures parallèles concernant le personnel des grands réseaux de chemins de fer.

L'État est, en effet, directement intéressé à l'équilibre financier des grands réseaux, en raison du fait que le déficit du fonds commun doit, aux termes des dispositions de l'article 13 de la convention du 28 juin 1921, être couvert, soit par des avances directes du Trésor public, soit par des émissions d'obligations dont la charge est supportée directement par le budget de l'État.

Les pouvoirs publics étant, d'autre part, intervenus à maintes reprises, tant dans la période d'avant-guerre que dans celle d'après-guerre, en vue de faire bénéficier les agents des grands réseaux de la plupart des avantages consentis aux fonctionnaires, il est équitable que les sacrifices de traitements ou de retraites demandés à ceux-ci soient étendus à ceux-là.

En ce qui concerne les traitements du personnel en service, le Comité de direction qui, aux termes de l'article 7 de la convention de 1921, est habilité à délibérer sur « les modifications à apporter au statut, ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération du personnel », a arrêté diverses mesures d'économies, comportant notamment la mise en vigueur de nouvelles échelles de traitement et diverses modifica-

tions de rémunérations accessoires. Les économies ainsi réalisées seraient annuellement de l'ordre de 350 millions.

En ce qui concerne les retraites, leur service se répercute, de même que celui des traitements et salaires, sur la situation financière et sur le déficit des grands réseaux, en raison de l'incorporation, dans les dépenses d'exploitation, des dotations normales des réseaux aux caisses de retraites, dotations que les règlements de retraites de 1911 ont fixé au taux de 15 % de la rémunération, alors que les retenues supportées par le personnel sont limitées à un taux voisin de 5,5 %.

L'importance de l'effort demandé aux grands réseaux trouve son explication dans certaines dispositions du régime de retraites actuellement applicable aux agents des grands réseaux, tel qu'il a été fixé par les lois des 21 juillet 1909 et 28 décembre 1911, et qui comporte notamment la gestion des caisses de retraites suivant le système de la capitalisation et le principe de droit à pension, après vingt-cinq ans d'affiliation, à cinquante ans d'âge pour les mécaniciens et chauffeurs, et cinquante-cinq ans d'âge pour les autres agents, les annuités étant liquidées par cinquantièmes du traitement moyen des trois meilleures années.

Le système de la capitalisation présente l'inconvénient d'exiger des grands réseaux, durant la période actuelle qui a suivi la dévalorisation monétaire, un effort considérable en vue de la constitution d'importants travaux en rapport avec les nouveaux traitements et destinés à compenser la déficience des versements et des retenues effectués, avant la dévalorisation, sur les anciens traitements. Un tel effort qui, en 1933, avoisine 1 milliard, ne peut être fourni qu'au détriment de certains besoins essentiels; il présente en outre l'inconvénient d'exiger un emprunt équivalent, opération génératrice de frais inutiles.

Ainsi que pour les fonctionnaires, les dispositions du régime actuel des retraites ont conduit à un accroissement continu et massif du service des pensions. Y compris les pensions de réversion, le montant annuel des pensions servies est, en effet, passé de 78 millions en 1913 à 1.400 millions en 1933, chiffre qui représente environ dix-sept fois

la charge des pensions d'avant-guerre, soit un peu plus du triple en valeur-or. Ce montant est appelé à augmenter progressivement chaque année, pour atteindre, vers 1960, son maximum, évalué à 2.600 millions.

L'importance de ces augmentations justifie, ainsi que pour les fonctionnaires, une modification du régime des retraites des grands réseaux dans les limites permises par les conditions actuelles de l'économie nationale et compatibles avec la sécurité du service des pensions.

Tel est le but du présent décret, divisé en cinq titres, dont nous résumons ci-dessous les principales dispositions qui ont été arrêtées de manière à égaliser, dans toute la mesure du possible, les nouvelles situations et les sacrifices.

Le titre premier, concernant les dispositions générales, prévoit qu'à partir du 1^{er} janvier 1934, les versements effectués par les grands réseaux à leurs caisses de retraites, à titre de dotation patronale, seront limités aux sommes nécessaires pour équilibrer chaque année les ressources et les dépenses des caisses.

Le grand avantage de cette mesure est l'allègement considérable de la dotation des réseaux, des dépenses d'exploitation et du déficit.

Cette modification ne diminue en rien les garanties actuelles des agents. Il résulte, en effet, de l'arrêt de la Cour de cassation du 18 mars 1895, que les agents des réseaux, qui n'ont aucun droit réel, soit collectif, soit individuel, sur les fonds des caisses de retraites, sont créanciers des réseaux eux-mêmes. La réforme envisagée ne modifie en rien cette situation.

En second lieu, il n'est pas touché au fonds de réserve des caisses, à la formation duquel ont contribué les dotations patronales, les retenues des agents et les intérêts de ces versements. Des revenus des fonds de réserve continueront, comme dans le passé, à fournir d'importantes ressources à chaque caisse. Enfin, l'équilibre financier de chaque caisse, qui importe par-dessus tout, est assuré chaque année par les grands réseaux. Les modalités suivant lesquelles l'article 13 de la convention de 1921 a fixé les conditions d'intervention du Trésor pour assurer, en cas d'insuffisance, l'équilibre du fonds commun, font que le service des retraites jouit, en fait, sous le régime actuel de ladite convention, de la garantie du Trésor public.

D'autre part, il importe de bien considérer que si, dans le nouveau régime, il n'y aura plus lieu de prescrire éventuellement, comme dans le régime actuellement en vigueur, les mesures susceptibles de rétablir l'équilibre actuariel des caisses de retraites, cette éventualité était assez illusoire du fait de l'importance du déficit existant. Il doit toutefois être entendu que, comme l'Etat, à l'expiration des con-

cessions, prendra possession des caisses de retraites dans la situation où elles se trouveront alors et sera substitué aux compagnies, dans tous leurs droits et obligations à cet égard, dans l'hypothèse où, avant cette époque, l'exploitation des chemins de fer viendrait à produire des excédents, il y aurait lieu d'examiner si lesdits excédents ne devraient pas être affectés à l'accroissement des réserves des caisses en vue de réduire la charge des retraites au cours des années ultérieures.

Il importe enfin que l'administration ait une connaissance exacte et régulière de la situation financière des caisses de retraites. L'article 2 du décret dispose à cet effet que, chaque année, les grands réseaux soumettront au ministre des Travaux publics la situation financière de leurs caisses de retraites.

Le titre II concerne le régime applicable aux pensions déjà liquidées en vertu des règlements de 1911 ou des règlements antérieurs.

Ainsi que pour les fonctionnaires, il sera tout d'abord procédé à la péréquation des pensions de retraite sur la base des nouvelles échelles de traitement. Il sera ensuite opéré un abattement uniforme de 10 % des pensions ainsi révisées, sans que cet abattement puisse avoir pour effet de réduire la pension primitive de plus de 15 %. Cette révision prendra effet du 1^{er} avril 1934.

Pour la plupart des agents actuellement retraités, dont la pension a été établie sur la base des échelles de traitement du 1^{er} juillet 1929, inférieures d'environ 7 % aux nouvelles échelles, l'effet des nouvelles mesures sera limité à une réduction effective d'environ 4 % du montant de la retraite actuelle.

Pour les agents récemment mis à la retraite, dont la pension a été calculée sur la base des échelles maxima de 1930, en augmentation de 10 % sur celles de 1929 et d'un peu plus de 5 % en moyenne sur les nouvelles échelles, la pension, après péréquation sur la base de nouveaux traitements et abattement de 10 %, sera réduite d'environ 15 %.

Par l'effet des nouvelles mesures, le montant nouveau des pensions sera sensiblement le même, quelle que soit la date à laquelle la pension a été liquidée.

D'autre part, toutes les pensions, en attendant leur révision, feraient l'objet d'un prélèvement provisionnel de 5 %.

Le titre III concerne le régime applicable aux pensions des agents actuellement en cours d'affiliation.

Les pensions de ces agents seront, comme par le passé, liquidées selon les règles actuelles, mais elles seront calculées sur la base des nouvelles échelles de traitement. Il sera ensuite opéré sur les pensions ainsi calculées un abattement de 10 %, sans

que cet abattement puisse avoir pour effet de ramener la pension à un niveau inférieur de plus de 15 % à celui de la pension calculée sur la base du traitement effectivement soumis à retenue.

Ainsi serait réalisée la continuité entre le régime des pensions déjà liquidées et celui des pensions actuellement en cours d'acquisition.

Le titre IV concerne le régime applicable aux pensions des agents qui ne sont pas encore affiliés aux règles mêmes de liquidation de ces pensions, règles qui, comme nous l'avons rappelé ci-dessus, ont été fixées par la loi.

Ces modifications, qui s'inspirent de celles qui ont été apportées au régime de retraites des fonctionnaires, prévoient le calcul de la pension, sur la base des nouvelles échelles de traitement, à raison de cinquante-cinquièmes du traitement moyen pour chacune des vingt-cinq premières années d'affiliation, et de soixante-cinquièmes pour chacune des sept années suivantes, les années d'affiliation ultérieures n'intervenant pas dans les annuités d'accroissement de la pension.

Les conditions actuelles d'âge et de durée d'affiliation nécessaires pour l'obtention du droit à pension n'étant pas modifiées, les pensions sont ainsi limitées, dans le nouveau régime, à un pourcentage sensiblement égal à celui qui a été prévu pour les fonctionnaires, compte tenu du fait que les pensions de ceux-ci sont calculées sur les échelles des traitements maxima de 1930, alors que les pensions des cheminots le seront sur les échelles nouvelles de traitement qui comportent, par rapport à celles de 1930, un abattement moyen de 5,25 %.

D'autre part, comme pour les fonctionnaires, des majorations pour enfants pourront s'ajouter à la pension ainsi déterminée, sans toutefois que le total de la pension et desdites majorations puisse excéder de plus de 20 % les maxima réglementaires.

Le titre V prévoit certaines mesures temporaires d'admission à la retraite, en vue de résorber les excédents d'effectifs, ces mesures ne pouvant être prises que dans le délai de trois ans à partir de l'entrée en vigueur du présent décret.

En premier lieu, les agents pourront, sur leur demande, être admis à la retraite, avec jouissance immédiate de la pension normale, si la date à laquelle ils rempliront les conditions d'âge et de service requises pour l'admission à la retraite normale n'est pas éloignée de plus de trois ans.

En second lieu, les agents comptant au moins quinze ans d'affiliation et cinquante ans d'âge pour les femmes pourront, également sur leur demande, être admis à la retraite avec la pension qui leur aurait été accordée s'ils avaient cessé leur service par réforme.

Dans ce cas, il sera tenu compte, sans condition de classe ni réserve sur les délais dans lesquels les

intéressés ont fait leur demande d'admission aux réseaux, des services militaires accomplis pendant la guerre 1914-1919, en sus de la durée légale. La limite d'âge de cinquante ans, prévue ci-dessus, sera abaissée d'un nombre d'années égal à celui des années supplémentaires d'affiliation ainsi accordées.

Enfin, il est prévu que, dans le cas où le nombre des agents ayant demandé le bénéfice des avantages précédents resterait insuffisant, les réseaux pourront procéder d'office à la mise à la retraite anticipée des agents en surnombre dans chaque catégorie d'emplois, compte tenu des situations d'âge et de famille et des nécessités du service.

Les mesures exposées ci-dessus ont été préparées de manière à égaliser autant que possible les nouvelles situations et les sacrifices; leur ensemble doit permettre une économie annuelle permanente de 70 millions environ et des allègements pour le présent de l'ordre de 450 millions, allègements dont il ne sera d'ailleurs pas tenu compte pour le calcul des primes prévues par la convention du 28 juin 1921 et l'avenant du 6 juillet 1933, conformément à l'engagement pris par le Comité de direction des grands réseaux dans une lettre adressée le 11 avril 1934 au ministre des Travaux publics.

En vous sollicitant de donner à ce texte votre haute sanction, nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le Président du Conseil,
GASTON DOUMERGUE.

Le ministre des Finances,
GERMAIN-MARTIN.

Le ministre des Travaux Publics,
P.-E. FLANDIN.

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

Vu l'article 36 de la loi de finances du 28 février 1934, autorisant le Gouvernement à prendre par décrets toutes mesures d'économie qu'exigera l'équilibre du budget;

Vu les lois des 21 juillet 1909 et 28 décembre 1911 relatives aux conditions de retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général;

Vu la loi du 30 décembre 1923 étendant au personnel des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine le régime des retraites des agents des autres grands réseaux des chemins de fer français;

Vu la délibération du conseil des ministres en date du 19 avril 1934,

Décrète :

TITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 1^{er}. — A partir du 1^{er} janvier 1934, les versements à effectuer par chacun des grands réseaux de

chemins de fer d'intérêt général à sa caisse de retraites, à titre de dotation patronale, sont réduits à la quotité nécessaire pour porter, dans chaque exercice, au niveau des dépenses (arrangements de pensions, remboursement de retenues, allocations de réforme et frais de gestion), les ressources de la caisse (retenues des agents et autres ressources réglementaires, produit du placement des fonds et revenus des valeurs, capitaux constitutifs des pensions de rétroactivité, dons et legs).

Art. 2. — Tous les ans, les grands réseaux soumettront à l'approbation du ministre des travaux publics la situation financière de leurs caisses de retraites. La première situation sera établie à la date du 31 décembre 1934.

Les paragraphes 3 et 4 de l'article 10 de la loi du 21 juillet 1909 sont abrogés.

TITRE II

Régime applicable aux pensions liquidées en vertu des règlements de 1911 ou des règlements ou régimes antérieurs.

Art. 3. — Toutes les pensions liquidées des agents ou ayants droit d'agents des grands réseaux seront révisées de la manière suivante :

Il sera d'abord procédé à la péréquation des dites pensions sur la base des échelles de traitements mises en vigueur à partir du 20 avril 1934.

Il sera opéré ensuite, sur les pensions ainsi calculées, un abattement de leur montant égal à 10 %, sans que cet abattement puisse avoir pour effet de réduire la pension primitive de plus de 15 % et sans que la pension puisse être inférieure à 5.000 fr. en ce qui concerne les agents qui avaient droit à ce minimum en application du deuxième alinéa de l'article 2 du statut actuel des retraités.

En aucun cas cependant, la pension révisée ne saurait être supérieure à la pension antérieurement liquidée.

La révision ci-dessus prendra effet du 1^{er} avril 1934.

Art. 4. — Jusqu'à la révision des pensions dans les conditions définies à l'article précédent, les arrangements venant à échéance feront l'objet d'un prélèvement provisionnel de 5 %, dont il sera tenu compte lors du règlement sur la base de la pension révisée des premiers arrangements à servir.

TITRE III

Régime de pension applicable aux agents affiliés avant la date du 21 avril 1934, soit aux règlements de 1911, soit aux règlements ou régimes antérieurs.

Art. 5. — La pension à liquider soit à l'agent déjà affilié à la date du 21 avril 1934, soit à ses ayants droit sera déterminée par application du règlement auquel il était soumis, mais sur les bases des échelles

de traitements mises en vigueur à partir du 20 avril 1934.

Il sera opéré ensuite, sur la pension ainsi calculée, un abattement de son montant égal à 10 %. Cet abattement ne pourra avoir pour effet de ramener la pension :

Ni au-dessous de 5.000 francs en ce qui concerne de la pension liquidée sur la base de la moyenne des traitements ou salaires qui ont été effectivement soumis à la retenue pendant les trois années les plus productives de la carrière ;

Ni au-dessous de 5.000 francs en ce qui concerne les agents qui avaient droit à ce minimum en application du deuxième alinéa de l'article 2 du statut actuel des retraités.

TITRE IV

Régime de pension applicable aux agents affiliés postérieurement au 20 avril 1934

Art. 6. — Le régime de retraites des agents qui seront affiliés postérieurement au 20 avril 1934 sera défini par des règlements nouveaux, qui devront être homologués avant le 1^{er} juin 1934 et qui porteront, par rapport aux principes fixés par la loi du 21 juillet 1909, les modifications ci-après :

Tout agent aura droit à une pension de retraite lorsqu'il aura accompli vingt-cinq années d'affiliation et atteint :

50 ans d'âge pour les mécaniciens et chauffeurs ;
et 55 ans d'âge pour tous les autres agents.

La pension de retraite sera calculée à raison de 1/55^e du traitement ou salaire moyen des trois années les plus productives de la carrière entière pour chacune des 25 premières années d'affiliation et de 1/65^e pour chacune des 7 années suivantes ; les années d'affiliation ultérieures n'intervenant pas dans les annuités d'accroissement de la pension.

Une majoration pour enfants pourra s'ajouter à la pension ainsi déterminée, sans toutefois que le total de la pension et de la majoration puisse excéder de plus de 20 % les maxima réglementaires.

TITRE V

Mesures temporaires d'admission à la retraite par anticipation

Art. 7. — Pendant une durée de trois ans à partir de l'entrée en vigueur du présent décret et en vue de résorber les excédents d'effectifs, les agents pourront, sur leur demande, être admis à la retraite avec pension à jouissance immédiate, sous la réserve que la date à laquelle ils rempliraient les deux conditions d'âge et d'ancienneté requises pour l'admission à la retraite normale ne soit pas éloignée de plus de trois ans.

Le montant des pensions accordées aux intéressés sera celui des pensions auxquelles ils auraient pu prétendre s'ils étaient restés en fonctions jusqu'à la date précitée, avec la rémunération dont ils jouissaient

au moment de leur départ. Ils bénéficieront des mêmes avantages accessoires que les titulaires de pensions normales.

Art. 8. — Pendant une durée de trois ans à partir de l'entrée en vigueur du présent décret pourront, sur leur demande, être admis à la retraite avec pension immédiate les agents comptant au moins 15 années d'affiliation et 50 d'âge pour les hommes ou 45 ans d'âge pour les femmes.

Le montant des pensions accordées aux intéressés sera celui des pensions qui leur auraient été attribuées s'ils avaient cessé leur service par réforme. Ils bénéficieront des mêmes avantages accessoires que les titulaires de pensions de réforme.

Pour l'application du présent article, il sera tenu compte des services militaires accomplis dans les armées de terre et de mer en sus de la durée légale pendant la guerre de 1914-1919, dans la détermination du droit à la pension de retraite et dans le calcul de la quotité de ladite pension suivant les modalités de l'article 4 du statut actuel des retraités, mais sans que soient exigées des intéressés les conditions d'appartenir aux classes 1911 et suivantes et d'avoir présenté leur candidature à un emploi des réseaux dans les six mois qui ont suivi leur démobilisation. La limite d'âge de 50 ans prévue au premier alinéa du présent article sera abaissée d'un nombre d'années égal à celui des années supplémentaires d'affiliation qui leur aura été accordé.

Art. 9. — Chaque trimestre les réseaux fixeront, dans chaque catégorie d'emplois, en tenant compte des besoins du service, le nombre des agents susceptibles d'être admis à la retraite par application des articles 7 et 8 ci-dessus.

Art. 10. — Dans le cas où le nombre des agents ayant demandé la retraite anticipée dans les conditions prévues aux articles 7 et 8 ci-dessus n'atteint

pas les chiffres fixés par les réseaux conformément à l'article 9, il pourra être procédé d'office à la mise à la retraite anticipée des agents en surnombre dans chaque catégorie, compte tenu des situations d'âge et de famille dans la mesure des nécessités du service. Cette mesure ne sera applicable qu'aux agents qui auraient rempli les conditions d'âge et d'ancienneté pour l'admission à la retraite normale dans un délai maximum de cinq ans.

Le calcul de la pension s'effectuera dans les conditions de l'article 8.

Art. 11. — Les dispositions du présent décret sont applicables aux Ceintures et au contrôle commun aux grands réseaux de chemins de fer français ainsi qu'aux personnels affiliés à leurs règlements de retraites.

Art. 12. — Toutes dispositions contraires à celles du présent décret sont abrogées.

Art. 13. — Le présent décret sera soumis à la ratification des chambres conformément aux dispositions de l'article 36 de la loi du 28 février 1934.

Art. 14. — Le président du Conseil, le ministre des Finances et le ministre des Travaux publics seront chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 19 avril 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,
GASTON DOUMERGUE

Le ministre des Finances,
GERMAIN-MARTIN.

Le ministre des Travaux publics,
P.-E. FLANDIN.

Coordination des Transports ferroviaires et routiers

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 19 avril 1934.

Monsieur le Président,

Dans sa session des 16 et 17 février 1934, le Conseil national économique a formulé, après une instruction minutieuse, des conclusions d'ensemble sur le problème des transports.

Ces conclusions établissent l'urgente nécessité de mettre fin, dans l'intérêt des finances publiques comme dans celui de l'économie nationale tout entière, à la situation actuelle des transports publics.

La concurrence désordonnée des transports à laquelle nous assistons crée finalement des charges supplémentaires au budget. Il importe donc de la faire cesser le plus tôt possible partout où elle conduit non seulement à une aggravation continue de la situation financière des chemins de fer et de l'État, mais encore à la ruine des transports routiers eux-mêmes.

La réalisation d'une coordination rationnelle et libérale des transports par fer et par route aura pour effet, non seulement de diminuer les charges de l'État, mais de donner aux transporteurs routiers des avan-

tages et une sécurité sur laquelle ils ne peuvent compter dans la situation actuelle.

Enfin, cette coordination procurera au public, d'une part, des facilités nouvelles par une meilleure répartition des moyens de transport, et, d'autre part, des garanties supplémentaires importantes quant à la régularité des services, puisque les décisions réglementant les transports devront comporter, vis-à-vis des entrepreneurs, des obligations contractuelles, notamment en ce qui concerne les horaires, les tarifs et la sécurité.

Devant l'urgence du problème, nous avons estimé qu'il convenait de procéder à des mesures immédiates destinées à permettre d'arrêter très prochainement, dans les diverses régions du territoire, les solutions les mieux adaptées dans chaque cas.

Le programme qui vous est soumis s'inspire :

1° Des conclusions du conseil national économique évitant la puissance publique « à s'efforcer, avant d'agir par voie d'autorité, de susciter des ententes entre les transporteurs intéressés ». Cette solution qui doit être « souple et progressive » est la plus large parmi celles qui ont été envisagées jusqu'ici pour le même problème, dans les différents pays ;

2° Des directives de la loi du 8 juillet 1933, tendant à adapter aux nécessités actuelles, dans l'ordre technique et économique, le régime des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

Nous avons prévu, pour réaliser une coordination efficace des moyens de transports, la création auprès du ministre des travaux publics, d'un comité comprenant :

Un représentant des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ;

Un représentant des réseaux de chemins de fer d'intérêt local ;

Un représentant des transporteurs par route ayant des contrats avec l'Etat, les départements ou les communes ;

Deux représentants des transporteurs par route n'ayant pas de contrats avec l'Etat, les départements ou les communes, dont un pour les services de voyageurs et un pour les services de marchandises ;

Un arbitre désigné à l'unanimité par les cinq membres ci-dessus, ou, à défaut d'accord, par le ministre des travaux publics.

Ce comité, dit de « coordination », aura pour mission de susciter, entre tous les transporteurs intéressés, des ententes régionales pour l'organisation des services de transports publics de voyageurs et de marchandises, par fer et par route.

Ces ententes seront préparées par des réunions locales ou régionales des représentants des chemins de fer d'intérêt général et local, et des entrepreneurs de services de transports par route, contractuels ou non, dans lesquelles sera examinée la situation d'ensemble des transports et où seront pris les avis des autorités

départementales et des représentants des usagers sur les besoins des populations.

A défaut d'entente, l'arbitre soumettra au ministre des travaux publics ses propositions pour le maintien ou la modification des services existants, ou la suppression de certains d'entre eux, dans un délai spécialement fixé dans chaque cas, et la création de services nouveaux.

Les ententes ou les propositions de l'arbitre deviendront exécutoires après l'approbation, par arrêté, du ministre des travaux publics.

Les répercussions des mesures qui précèdent, en ce qui concerne les économies à envisager pour le budget de l'Etat, seraient de quatre ordres :

1° Les pertes de recettes qu'entraîne pour le chemin de fer la concurrence automobile cesseraient immédiatement de s'aggraver ;

2° Le retour à la voie ferrée du trafic auquel les autres modes de transports renonceraient à l'avenir, notamment des transports à longue distance, procureraient à l'ensemble des réseaux des recettes nettes supérieures aux recettes nettes des transports abandonnés à l'automobile ;

3° La suppression de tout ou partie du service des voyageurs et des marchandises sur les lignes ou dans les gares dont le trafic serait réservé désormais à la route se traduirait par une économie d'exploitation pour les grands réseaux de chemins de fer ;

4° Enfin, serait supprimée une concurrence qui conduit les diverses entreprises à effectuer du transport à perte.

Les dispositions ci-dessus analysées sont contenues dans le décret ci-après que nous vous prions de bien vouloir revêtir de votre signature.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'expression de notre respectueux dévouement.

Le président du Conseil,
GASTON DOUMERGUE.

Le ministre des finances,
GERMAIN-MARTIN.

Le ministre des travaux publics,
P.-F. FLANDIN.

Le ministre de l'intérieur,
ALBERT SARRAUT.

Le ministre de la justice,
HENRY CHÉRON.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, des ministres des finances, des travaux publics, de l'intérieur et de la justice,

Vu l'article 36 de la loi de finances du 28 février 1934, autorisant le Gouvernement à prendre, par décrets, toutes mesures d'économie qu'exigera l'équilibre du budget ;

Vu la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage ;

Vu la loi du 8 juillet 1933, tendant à adapter aux nécessités actuelles, dans l'ordre technique et économique, le régime des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ;

Vu la délibération du conseil des ministres en date du 19 avril 1934,

Décète :

Art. 1^{er}. — En vue de réduire les charges financières de l'Etat, il est constitué auprès du ministre des travaux publics, un comité chargé de réaliser la coordination des transports ferroviaires et routiers.

Art. 2. — Ce comité, dit « de coordination », comprend :

Un expert désigné par le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer.

Un expert désigné par les organisations professionnelles des voies ferrées d'intérêt local.

Un expert désigné par les organisations professionnelles des transporteurs par route ayant des contrats avec l'Etat, les départements ou les communes.

Deux experts désignés par les organisations professionnelles des transporteurs par route n'ayant pas de contrat avec l'Etat, les départements ou les communes.

Le ministre des travaux publics établira la liste des organisations intéressées appelées à procéder à ces désignations ; à défaut d'accord entre elles, il y procédera lui-même.

Un arbitre, désigné par l'unanimité des cinq experts, sous réserve de l'approbation du ministre des travaux publics, ou, à défaut d'accord entre les experts, par le ministre des travaux publics.

Les experts et l'arbitre seront désignés pour une durée de trois ans. Leur mandat sera renouvelable.

Art. 3. — Le comité de coordination recherchera des ententes départementales et régionales, entre tous les transporteurs intéressés, pour l'organisation des transports publics de voyageurs et de marchandises, par fer et par route, y compris les transports à grande distance.

A défaut d'entente, l'arbitre soumettra au ministre des travaux publics des propositions pour le maintien ou la modification des services existants, ou la suppression de certains d'entre eux dans un délai fixé spécialement pour chaque cas, et la création de services nouveaux.

Les ententes ou les propositions deviendront exécutoires après l'approbation, par arrêté, du ministre des travaux publics.

La composition et les attributions du comité de coordination pourront être étendues ou modifiées par un décret en conseil d'Etat.

ART. 4. — Les arrêtés ministériels sanctionnant les ententes ou les propositions de l'arbitre fixeront les

conditions auxquelles devront satisfaire les transports routiers sur les relations prévues pour ces transports.

Ces conditions devront porter, notamment, sur les horaires et les tarifs, l'obligation d'assurer le service et de respecter l'égalité de traitement entre les usagers, l'acceptation des transports postaux. Les arrêtés fixeront, en outre, la durée de validité des accords ou propositions sanctionnés.

Art. 5. — A partir de la publication du présent décret et jusqu'à l'intervention des arrêtés ministériels visés aux articles 3 et 4, il ne pourra être créé aucun service de transports publics.

Dans les zones où ces arrêtés seront applicables, aucun transport public ne pourra être effectué qu'en conformité desdits arrêtés ou de leurs modifications subséquentes.

Après l'intervention des arrêtés ministériels, aucun service nouveau ne pourra être créé sans une autorisation du ministre des travaux publics, donnée après examen du comité de coordination et proposition de l'arbitre.

Art. 6. — Dans le délai de quinze jours à dater de la publication du présent décret, tous les entrepreneurs assurant des services de transports publics ne faisant pas l'objet de contrats avec l'Etat, les départements ou les communes, seront tenus de souscrire à la préfecture du département du siège principal de leur établissement une déclaration d'exploitation. Cette déclaration, dont les modalités seront fixées par arrêté du ministre des travaux publics, devra comporter, notamment, l'indication du ou des groupements professionnels de transporteurs publics auxquels est affilié l'entrepreneur.

Art. 7. — Est considéré comme transport public, pour l'application du présent décret, tout service offert au public dans un but commercial pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

Art. 8. — Par dérogation à l'article 7, ne seront pas soumis aux dispositions du présent décret les services exceptionnels de transport de voyageurs, c'est-à-dire les services spéciaux destinés à faire face à des besoins qui ne se renouvellent pas régulièrement.

Art. 9. — Toute contestation ou réclamation relative à l'application des articles 7 et 8 du présent décret sera tranchée par le ministre des travaux publics, après examen du comité de coordination et proposition de l'arbitre.

Art. 10. — Les contraventions aux dispositions du présent décret, du règlement d'administration publique prévu à l'article suivant, et des arrêtés pris pour leur exécution seront punies d'une amende de 10 à 200 francs par infraction constatée.

En outre, les infractions aux dispositions de l'ar-

ticle 5 du présent décret seront sanctionnées, en cas de récidive, par le retrait, pendant une durée allant de trois mois à un an, pour les véhicules du contrevenant ayant fait l'objet d'un procès-verbal, du récépissé de déclaration de mise en circulation prévu par l'article 28 du décret du 31 décembre 1922.

Art. 11. — Toutes mesures complémentaires tendant à assurer la coordination des transports ferroviaires et routiers feront l'objet d'un règlement d'administration publique.

Art. 12. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres avant le 31 octobre 1934.

Art. 13. — Le président du conseil, les ministres des finances, des travaux publics, de l'intérieur et de

la justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 avril 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du conseil,
GASTON DOUMERGUE.

le ministre des finances,
GÉRMAN-MARTIN.

Le ministre des travaux publics,
P.-E. FLANDIN.

Le ministre de l'intérieur,
ALBERT SARRAUT.

Le ministre de la justice,
HENRY CHÉRON.

PERSONNEL DES COLONIES

Indemnités du personnel colonial

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des colonies,

Vu les articles 7 et 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854;

Vu le décret du 2 mars 1910 portant règlement sur la solde et les allocations accessoires des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux, et les textes qui l'ont modifié;

Vu le décret du 11 septembre 1920 fixant le régime de la solde et des accessoires du personnel des cadres locaux des colonies et supprimant la formalité de l'approbation ministérielle préalable de certains arrêtés des gouverneurs généraux et gouverneurs des colonies;

Vu l'article 77 de la loi du 28 février 1933;

Vu l'arrêté du ministre des colonies du 23 novembre 1933 portant création d'un comité colonial des économies et fixant ses attributions;

Vu l'article 36 de la loi de finances du 28 février 1934,

Décrète :

Art. 1^{er}. — Les textes ou décisions comportant allocations d'accessoires de solde, y compris les prestations en nature, de quelque nature qu'ils soient, attribués par les autorités locales et imputés sur les bud-

gets généraux, locaux, d'emprunt, annexes ou autres des colonies, pays de protectorat ou territoires sous mandat relevant du ministère des colonies, devront être soumis à l'approbation ministérielle avant le 1^{er} janvier 1935. Faute de cette approbation, ces accessoires de solde cesseront d'être perçus après la date précitée.

Art. 2. — Les indemnités ou avantages de toute nature accordés sur les budgets qui s'exécutent aux colonies à des agents rétribués sur le budget de l'Etat devront, antérieurement au 1^{er} janvier 1935, être approuvés dans les conditions fixées par l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919.

Art. 3. — Le présent décret abroge toutes dispositions contraires aux prescriptions ci-dessus.

Art. 4. — Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables à l'Indochine.

Art. 5. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 11 avril 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des colonies,
PIERRE LAVAL.

Abrogation du décret du 14 mars 1934 et augmentation du prélèvement sur les traitements, soldes et émoluments des fonctionnaires des cadres coloniaux régis par décret.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 4 avril 1934 portant abrogation de l'article 10 de la loi du 23 décembre 1933 et augmen-

tation du prélèvement sur les traitements, soldes et émoluments des agents de l'Etat;

Vu le décret du 14 mars 1934 établissant pour l'an-

née 1934 un prélèvement exceptionnel et progressif sur les traitements, soldes et salaires des fonctionnaires des cadres coloniaux organisés par décret ;

Sur le rapport du ministre des colonies,

Décète :

Art. 1^{er}. — Le décret du 14 mars 1934 susvisé est abrogé.

Art. 2. — A compter du 1^{er} avril 1934, les traitements, soldes, émoluments, salaires et rétributions du personnel des corps et services coloniaux organisés par décret et entretenus sur les budgets généraux, locaux ou spéciaux des colonies, pays de protectorat français et territoires sous mandat relevant du ministère des colonies, sont frappés d'un prélèvement fixé ainsi qu'il suit :

Pour les émoluments compris entre 0 et 20.000 fr., 5 p. 100 ;

Pour les émoluments compris entre 20.001 et 30.000 fr., 6 p. 100 ;

Pour les émoluments compris entre 30.001 et 50.000 fr., 7 p. 100 ;

Pour les émoluments compris entre 50.001 et 80.000 fr., 8 p. 100 ;

Pour les émoluments compris entre 80.001 et 100.000 fr., 9 p. 100 ;

Pour les émoluments supérieurs à 100.000 francs, 10 p. 100.

Ce prélèvement est calculé sur la solde de présence nette proprement dite, à l'exclusion du supplément colonial. Il s'applique au personnel détaché des cadres métropolitains.

Les indemnités soumises à retenues devront subir une réduction au moins égale à celle résultant de l'application du présent barème aux émoluments des intéressés, indemnités soumises à retenue comprises.

Art. 3. — Les sommes résultant des prélèvements fixés par le présent décret viendront éventuellement en déduction des réductions déjà opérées sur l'ensemble des émoluments des fonctionnaires en service en Indochine depuis la dernière révision générale des traitements.

Art. 4. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 17 avril 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des colonies,

PIERRE LAVAL.

Réglementation du mode de calcul du supplément colonial alloué aux employés et agents en service outre-mer.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 2 mars 1910 portant règlement sur la solde et les allocations accessoires des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux ou locaux et les textes subséquents qui l'ont modifié, en particulier le décret du 11 septembre 1920 ;

Sur le rapport du ministre des colonies,

Décète :

Art. 1^{er}. — L'article 89^{bis} du décret du 2 mars 1910 susvisé est complété comme suit :

« Alinéa 4. — Le supplément colonial est calculé sur la solde de présence nette (solde de grade diminuée de la retenue pour pension) allouée aux intéressés. »

Art. 2. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 17 avril 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des colonies,

PIERRE LAVAL.



Relations du P. C. M. avec les Sociétés d'Architectes

Nous avons la satisfaction de constater les relations cordiales qui existent dans de nombreux départements, entre les représentants des Sociétés d'Architectes et nos camarades du P. C. M.

Dans le Finistère, le Groupement des Architectes du Nord-Ouest a eu la courtoisie — à laquelle tout le P. C. M. sera sensible — d'inviter à son banquet annuel l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

Aux paroles, très aimables pour nos camarades, prononcées par le Président des Architectes du Nord-Ouest, M. l'Ingénieur en chef, Cavenel, a répondu par l'allocution suivante :

Monsieur le Président,
Messieurs,

Je suis tout particulièrement heureux de me trouver parmi vous aujourd'hui, car c'est pour moi une occasion de vous remercier, et de l'honneur que vous faites au Chef du Service que vous avez bien voulu associer à votre réunion intime, et de la très aimable courtoisie de vos relations avec moi.

Élargissant le champ de notre action locale, je saisis cette circonstance pour essayer de dissiper, en quelques mots, divers malentendus qui se sont produits entre nos deux Groupements professionnels. Et, cependant, s'il y a une chose qui ne devrait pas exister, ce sont bien ces malentendus, car il n'y a, au fond et en fait, aucune véritable opposition d'intérêt entre nous.

Certes, des deux côtés, — il faut le reconnaître, — il s'est trouvé des hommes qui n'ont probablement pas compris exactement leur véritable mission ni la portée de leur ligne de conduite, mais je suis certain que la Collectivité, dont le sentiment se traduit par l'opinion générale de ses représentants, non seulement n'approuve pas, mais réprovoque cette attitude.

Est-il alors bien utile d'alimenter des campagnes de Presse, voire même de politique, au plus grand détriment du prestige moral que nous devons avoir auprès du public ?

Il n'est pas douteux que les Ingénieurs des Ponts et du Service Vicinal, que j'ai le grand honneur de représenter ici, comprennent très bien que la construction immobilière n'est pas de leur ressort, et je n'ai eu aucune difficulté à faire reconnaître ce point de vue à mes Collaborateurs.

Mais, par ailleurs, il ne faut pas, à mon sens, confondre la beauté et l'essence même de votre profession, qui jouit de ce double avantage de joindre le grand Art et une technique souvent très poussée, avec de menus travaux comme, par exemple, la répa-

ration du toit d'une maison et trouver là justification de concurrence, alors qu'il n'y a, en fait, que bonne volonté de notre part pour rendre service aux Communes. En matière d'immeuble, notre règle est simple, nous n'acceptons que ce que vous ne pouvez ou ne voulez pas faire et encore, avec cette restriction qu'il s'agit surtout, pour nous, d'aider les Collectivités.

Par ailleurs, si on passe aux questions d'eau, il faut bien reconnaître que les grandes distributions ressortent aux Travaux Publics, qu'il s'agisse d'un fluide pondérable, comme le gaz et l'eau ou d'un fluide impondérable (sauf pour Einstein), comme l'électricité. Et là encore nous sommes, avant tout, à la disposition des Communes, et lorsqu'il y a conflit, le libre arbitre de la Collectivité doit rester intact, et nous nous effaçons, volontiers, devant les véritables spécialistes en cette matière.

Par ailleurs, force nous est bien de reconnaître la faiblesse de divers projets au cours de l'examen qui nous est confié, soit par les préfets, soit dans diverses Commissions. Vous serez d'accord avec nous pour dire que nous manquerions à notre devoir en agissant autrement, et ceux qui nous jettent la pierre pour cacher ces faiblesses ne trouveront, en aucun cas, auprès de nous, des hommes capables de cacher leur opinion.

Mais, dans de semblables cas, il appartient aux délégués de ramener, par des enquêtes approfondies et par un doigté dont ils ont maintes fois fait preuve, les choses à leur juste proportion et à leur véritable plan.

Il va de soi qu'en tout état de cause, nous demandons un traitement réciproque et nous déplorons ces articles comme ceux que je lisais, dernièrement sur un grand journal de Paris, et visant la construction des aérodromes. Pour quelles raisons les Ponts et Chaussées seraient-ils en dehors de leur technique dans cette branche ? Ne s'agit-il pas de nivellement et d'assèchement ? Il n'y a pas plus de raison, immeubles à part, de confier, comme on l'a prétendu, ces travaux aux aviateurs ou à vous-mêmes, que de confier la construction d'un hôpital à un docteur en médecine.

La conclusion résulte de ces quelques remarques que je viens de faire avec un désir sincère d'entente. C'est bien plus une collaboration efficace qu'il faut entre nous, qu'une suspicion stérile et de mauvais aloi.

A ce double titre, — et en vous renouvelant mes remerciements, — je suis heureux de vous dire que vous pouvez entièrement compter sur notre Association et sur moi-même.

NOTICE NÉCROLOGIQUE

Joseph PREDHUMEAU

Le 18 avril dernier ont eu lieu à Ligugé, près de Poitiers les obsèques de notre regretté Camarade PREDHUMEAU, Ingénieur en chef de la Vienne, emporté par une très brève maladie.

C'est une grand et curieuse figure qui disparaît.

Né à Ligugé, en octobre 1876, Joseph Predhumeau, après des études exceptionnellement brillantes, passait son baccalauréat avec une dispense de dix-huit mois.

Le 8 février 1892 il entre comme stagiaire non payé dans ce même service des Ponts et Chaussées de la Vienne où il devait revenir 37 ans plus tard comme Ingénieur en chef. Il fait preuve de qualités qui, selon les termes du rapport de son Ingénieur, « permettent de bien augurer de son avenir » et il est nommé, en novembre 1893, commis stagiaire.

Il est admis Conducteur des Ponts et Chaussées au concours de 1895 et affecté, au retour de son service militaire, au Service ordinaire du Département du Cher. En 1903, il passe au Service des Etudes des Chemins de fer d'intérêt local de ce même Département.

Le 1^{er} octobre 1910 il est admis à l'École des Ponts et Chaussées et nommé Elève-Ingénieur.

Comme Ingénieur ordinaire il passe successivement au service ordinaire de l'Orne, au Service central des Etudes techniques, au ministère des Régions libérées, au Service du contrôle de l'Exploitation technique des chemins de fer.

Il est nommé en 1925 chevalier de la Légion d'honneur et devient peu après Ingénieur en chef du Département de la Haute-Loire; en 1926 il vient au Contrôle de la Voie et des Bâtiments et obtient enfin en 1929 le poste d'Ingénieur en chef du Département de la Vienne qu'il avait demandé.

Esprit ouvert et curieux, extraordinairement doué, artiste dans l'âme, Joseph Predhumeau ne devait pas se limiter à l'activité professionnelle d'une carrière pourtant si admirablement remplie.

Ayant appris seul l'harmonie, il compose, pendant son service militaire un poème symphonique qui fut exécuté par la Société philharmonique de Bourges sous sa direction et dont le succès eut alors

un tel retentissement que ce même orchestre se déplaçait en corps quelque temps plus tard pour donner une audition du poème au théâtre de Nantes. Les feuilles signalétiques, pendant un temps, le notent alors comme excellent musicien.

L'optique fut pour lui un sujet d'étude de prédilection. Capitaine du Génie pendant la guerre, il imagine et fait construire un télémètre auto-correcteur à grande base pour le pointage automatique sur buts aériens mobiles.

Dès la fin de la guerre, alors qu'il est chef du Service des instruments de bord et de l'appareillage électrique au ministère de l'Armement, il conçoit et réalise divers appareils pour rendre mécaniques et extrêmement rapides diverses opérations de topométrie, de dessin et de calcul des terrassements.

A la fin de la guerre, il met au point le très remarquable appareil qu'est le stéréotopomètre Predhumeau que tous nos camarades connaissent et qui a fait l'objet de plusieurs articles parus notamment dans les Annales des Ponts et Chaussées (1) et dans le Bulletin de la Société française de photographie (2). Une lettre de félicitations de M. le ministre des Travaux publics consacre le 20 mai 1927 le caractère remarquable de cette étude.

Les plaques Predhumeau à facettes réfléchissantes autocollimatrices et les miroirs de carrefours sont d'autres inventions de cet esprit étonnamment fertile.

D'un accueil cordial, d'un caractère enjoué, d'une bonté que tous ceux qui l'ont connu ont eu plaisir à louer, cet homme au regard clair compte assurément entre tous, ainsi que le disait un ami au bord de sa tombe, parmi ceux dont on peut dire « qu'ils n'ont pas refusé leur tâche sur cette terre ».

Le P.C.M. salue la mémoire de Joseph PREDHUMEAU et adresse à Madame PREDHUMEAU l'expression de sa respectueuse sympathie et de ses condoléances les plus émuës.

(1) Annales des Ponts et Chaussées 1925 : « Une nouvelle méthode française de stéréotopométrie. »

(2) Bulletin de la Société Française de Photographie : N° 4, avril 1922.

MUTATIONS

Aux termes d'un arrêté du 28 avril 1934, M. **De-lattre** (Pierre), Ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, à Grenoble, a été mis à la disposition de la compagnie nationale du Rhône, en qualité de directeur technique, à dater du 1^{er} mai 1934.

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



AVIS

Aux termes d'un arrêté en date du 30 avril 1934, le nombre de places mises au concours du 15 mai 1934, 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 deux.

Modifications dans la Composition des Comités, Commissions, Conseils, etc.

Comité des travaux publics des colonies

Le ministre des colonies,

Vu le décret du 21 novembre 1895, instituant le comité des travaux publics des colonies;

Vu les décrets des 20 mai 1896, 31 juillet 1897, 13 décembre 1899, 1^{er} mars 1901, 26 novembre 1919, 17 janvier 1920, 20 novembre 1928, 8 février 1930, 31 mars 1931, 9 septembre 1931 et 10 mai 1932 relatifs à la constitution dudit comité,

Arrête :

Art. 1^{er}. — Sont maintenus en fonction pour une période de deux ans, à compter du 1^{er} janvier 1934, comme membres du comité des travaux publics des colonies :

MM.

- Auric**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.
- Comolet-Tirman**, Maître des requêtes au Conseil d'Etat.
- Cot**, Ingénieur en chef hydrographe, chef du service hydrographique au ministère des colonies.
- Dugas**, Ingénieur au Corps des mines.
- Etesse**, Inspecteur général d'agriculture coloniale au ministère des colonies.
- Fontaneilles**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.
- Gaillot**, Inspecteur général des mines, directeur des mines au ministère des travaux publics.
- Génissieu**, Ingénieur en chef du service central des forces hydrauliques et des distributions électriques.
- Godfernaux**, Ingénieur civil.

MM.

- Maquet**, Capitaine de vaisseau.
- Jullidière**, Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées.
- Lantenois**, Inspecteur général au Corps des mines.
- Laroche**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, professeur à l'école nationale des Ponts et Chaussées.
- Le Bret**, Ingénieur civil des mines.
- Marguin**, Ingénieur civil.
- Martinet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, professeur des chemins de fer à l'école nationale des Ponts et Chaussées.
- Pinot**, Maître des requêtes au conseil d'Etat.
- Prost**, Architecte en chef des bâtiments civils.
- Rousseau**, Conseiller d'Etat honoraire.
- de Rouville**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du service central des phares et balises.
- Surleau**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chef du service de la voie et des bâtiments aux chemins de fer de l'Etat.
- Thibault**, Ingénieur au Corps des mines.
- Voisin**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.
- Wahl**, Inspecteur général du génie maritime.
- Watier**, inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur des voies navigables et ports maritimes au ministère des Travaux publics.

Art. 2. — Sont nommés membres du comité des travaux publics des colonies, pour une période de deux ans, à compter du 1^{er} janvier 1934 :

MM.

Boudet, lieutenant-colonel d'artillerie coloniale au ministère des Colonies.

Haguenau, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du service central des travaux d'aéronautique au ministère de l'Air.

Art. 3. — Sont désignés.

Comme président du comité : M. **Fontaneilles**.

Comme vice-président du comité : M. **Jullidière**.

Art. 4 — Les sous-comités sont composés comme suit :

Sous-comité des mines

Président : M. **Rousseau**.

Membres : MM. **Dugas**, **Galliot**, **Lantenois**, **Le Bret**, **Thibault**.

Sous-comité des ports et navigation

Président : M. **Watier**.

Membres : MM. **Cot**, **Haguenau**, **Laroche**, **Maquet**, **de Rouville**, **Voisin**, **Wahl**.

Sous-comité des chemins de fer

Président : M. **Jullidière**.

Membres : MM. **Dugas**, **Godfernaux**, **Marguin**, **Martinet**, **Pinot**, **Surleau**.

Sous-comité de l'électricité

Président : M. **Auric**.

Membres : MM. **Comolet-Tirman**, **Genissieu**, **Marguin**.

Les directeurs et chefs de service du ministère des colonies peuvent assister aux séances des sous-comités dans les mêmes conditions qu'à celles du comité.

Fait à Paris, le 7 avril 1934.

Pierre LAVAL.

Commission d'instruction de l'index économique électrique

Le ministre des Travaux publics,

Vu l'avis de la commission des distributions d'énergie électrique émis dans sa séance du 2 mars 1934 et tendant à l'institution d'une commission d'instruction chargée de soumettre périodiquement des propositions de prix de charbon régionaux devant servir à l'établissement des valeurs de l'index économique électrique et de présenter, le cas échéant, des observations sur le chiffre du salaire horaire moyen de l'industrie électrique à considérer pour le calcul de dites valeurs ;

Sur la proposition du conseiller d'Etat, directeur des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique,

Ariète :

Art. 1^{er}. — La commission d'instruction susvisée comprend :

Représentants de l'administration

MM.

Prince, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Le Roux, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Rivet, Inspecteur général des mines.

Launay, Directeur des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

Galliot, Directeur des mines.

Préaud, Directeur des eaux et du génie rural au ministère de l'Agriculture.

Genissieu, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chef du service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

MM.

Boutteville, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chef des services techniques de la voie publique, de l'éclairage et du nettoyage à la direction générale des travaux de Paris.

Représentants des producteurs et distributeurs d'énergie électrique

A. — Représentants régionaux

MM.

Pontzen, administrateur délégué de la société Energie électrique du Nord de la France.

Roux, administrateur délégué de la Société générale de force et lumière.

Thierry, Administrateur délégué de la Société Energie électrique du Sud-Ouest.

Hausser, Directeur général de la Société alsacienne et lorraine d'électricité.

Emile Pinson, président du conseil d'administration de la Société nantaise d'éclairage et de force par l'électricité.

B. — Représentants des intérêts généraux

MM.

Girousse, président de la Chambre syndicale des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.

Maroger, Président de la Chambre syndicale des forces hydrauliques.

Meunier, Administrateur délégué de l'Union d'Electricité.

Représentants des consommateurs

A. — Représentants régionaux

MM.

- Nanin**, Directeur de l'office d'énergie électrique des chambres de commerce du Nord de la France.
Mangin, Président de la commission d'études de l'office régional d'énergie électrique de la 13^e région économique.
Dufour, Ingénieur, industriel à Bordeaux, président de l'union syndicale des consommateurs d'électricité de la Gironde.
Engelbach, Ingénieur, industriel à Guebwiller, délégué général de l'association des consommateurs d'électricité de Mulhouse.
Vauclin, Ingénieur, industriel au Havre, président de

la fédération des groupements de consommateurs d'électricité de France.

B. — Représentants des intérêts généraux

MM.

- Garnier**, Président de l'union des offices d'énergie électrique.
Gentin, Président de la fédération nationale des collectivités électrifiées.
Friederich, Vice-président de la fédération des groupements de consommateurs d'électricité de France.
Art. 2. — M. **Prince** remplira les fonctions de président de la commission et M. **Le Raux** celles de rapporteur.

Fait à Paris, le 13 avril 1934.

P.-E. FLANDIN.

Conseil national économique

Le Président du Conseil,
Vu l'article 11 du décret du 16 janvier 1925;
Vu l'arrêté du 9 avril 1925;
Vu les décrets des 23 mars et 30 juillet 1930;
Vu les décrets des 21 janvier 1931 et 21 décembre 1933;

Sur les propositions des ministres des affaires étrangères, de l'intérieur, des finances, de l'air, des travaux publics, du commerce, de l'agriculture, des colonies, du travail, des postes, télégraphes et téléphones, de la santé publique, de la marine marchande,

Arrête :

Article unique. — Sont nommés experts près le conseil national économique :

MM.

- Aron**, Directeur du contrôle des assurances privées.
Baudoin, Administrateur général de 1^{re} classe de l'inscription maritime.
Bes de Berc, inspecteur général des mines.
de Boisanger, Directeur du mouvement général des fonds.
Chaudun, Directeur général des douanes.
Chaumet, Directeur du personnel et de l'expansion commerciale.
Couhé, Directeur de l'aéronautique civile.
Coulondre, Directeur adjoint des affaires politiques et commerciales.
Dumanois, Directeur des constructions aériennes.

MM.

- Etesse**, Inspecteur général de l'agriculture coloniale.
Figliera, Directeur des affaires commerciales et industrielles.
Gas (Serge), Directeur de l'hygiène et de l'assistance.
Gérard, Directeur du gouvernement général de l'Algérie.
Haarbleicher, Ingénieur général de 2^e classe du génie maritime.
Huber, Directeur de la statistique générale de la France.
Lange, Directeur de l'exploitation téléphonique.
Lesage, Directeur de l'agriculture.
Massigli, Directeur adjoint des affaires politiques.
Picquenard, Directeur du travail.
Pranard, Directeur du personnel, de la comptabilité et des habitations à bon marché.
Preaud, Directeur des eaux et du génie rural.
Prudhomme, Directeur de l'institut national d'agronomie coloniale.
Quenot, Directeur du service central des postes, télégraphes et téléphones.
Tartrat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.
Vilar, Directeur adjoint du contrôle, de la comptabilité et des affaires algériennes.
Paris, le 23 avril 1934.

Le président du Conseil
Gaston DOUMERGUE.

Commission d'électricité

Le ministre des travaux publics,
Vu l'article 18 de la loi du 28 février 1934 ainsi libellé :

« Dans le délai de trois mois à dater de la promulgation de la présente loi, une commission comprenant trois représentants des producteurs et distributeurs, trois représentants des consommateurs, trois repré-

sentants des collectivités concédantes nommés par le ministre des travaux publics, un représentant du ministre de l'agriculture, un délégué de chacune des commissions de législation, des finances, des travaux publics, des mines et de l'agriculture du Sénat et de la Chambre des députés recherchera, pour être soumises

au Parlement, les conditions pratiques d'une organisation nouvelle de la production, du transport, de la distribution et de la consommation d'énergie électrique de toutes origines en vue de mieux assurer l'exploitation de ces industries au bénéfice de l'intérêt général » ;

Sur la proposition du conseiller d'Etat, directeur des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

Arrête :

Art. 1^{er}. — La commission susvisée comprend :

Membres du Parlement
Sénateurs

MM.

de Courtois, membre de la commission de la législation.

Léon Perrier, membre de la commission des finances.

Mollard, membre de la commission des travaux publics.

Jean Taurines, membre de la commission des mines.

Cencelme, membre de la commission de l'agriculture.

Députés

MM.

N..., membre de la commission de législation.

Bedouce, membre de la commission des finances.

Malet, membre de la commission des travaux publics.

Raoul Girard, membre de la commission des mines.

N..., membre de la Commission de l'agriculture.

*Représentants des producteurs et distributeurs
d'énergie électrique*

MM.

Maroger, président de la chambre syndicale des forces hydrauliques.

Girousse, président de la chambre syndicale des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.

Ernest Mercier, président de l'union d'électricité.

Représentants des usagers

MM.

Vauclin, président de la fédération des groupements des consommateurs d'électricité de France.

Garnier, président de l'union des offices d'énergie électrique.

Nanin, directeur de l'office d'énergie électrique des chambres de commerce du Nord de la France.

Représentants des collectivités concédantes

MM.

Gentin, président de la fédération nationale des collectivités électrifiées.

Giraud, directeur des travaux de la ville de Paris.

Legras, maire de Cantenay-Epinard, vice-président de l'association des maires de France.

Représentants des administrations

MM.

Launay, directeur des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique au ministère des travaux publics.

Préaud, directeur des eaux et du génie rural au ministère de l'agriculture.

Art. 2. — Il est institué auprès de cette commission un secrétariat ainsi composé :

MM.

Genissieu, Ingénieur en chef du service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique, secrétaire rapporteur.

Blaevoet, chef du bureau des distributions d'énergie électrique, secrétaire adjoint.

Trautner, chef de bureau des forces hydrauliques, secrétaire adjoint.

Ces secrétaires auront voix consultative.

Art. 3. — La commission pourra entendre des experts.

Fait à Paris, le 1^{er} mai 1934.

P.-E. FLANDIN.

LÉGION D'HONNEUR

Monsieur l'Inspecteur Général,

Vous avez bien voulu, au nom de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, me faire part de votre désir de voir décerner la croix de la Légion d'Honneur à l'**Ecole Nationale des Ponts et Chaussées**.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je sou mets à la signature de M. le Président de la République un décret contresigné par M. le Maréchal de France, Ministre de la Guerre, conférant à l'Ecole des Ponts-et-Chaussées cette haute distinction.

Je suis particulièrement heureux de pouvoir récompenser ainsi les éminents services qu'elle a rendus au pays.

Veillez agréer, Monsieur l'Inspecteur général, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,

M. N. Le Roux, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Vice-Président de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Par décret en date du 27 avril 1934, est promu au grade de Commandeur :

M. **Baugnies**, administrateur de la Cie P.-L.-M. vice-président et administrateur-délégué de la Compagnie fermière et de l'établissement thermal de Vichy.

TOURNÉES DU P. C. M.

TOURNÉE PARISIENNE DU 25 MAI 1934

Le Groupe de Paris organise, pour le vendredi 25 mai prochain, à l'issue d'un déjeuner très simple pris en commun au Buffet de la Gare de l'Est, deux visites techniques, l'une à la nouvelle imprimerie de l'*Illustration*, à Bobigny, l'autre à l'aéroport du Bourget.

Les membres des autres Groupes et leur famille qui pourront se joindre au Groupe de Paris, seront naturellement les très bien venus.

Voici le programme provisoire :

Déjeuner au restaurant de la Gare de l'Est (entrée par la cour principale, une salle du premier étage nous sera réservée) : 12 h. 15.

Départ en autocars pour Bobigny : 14 h.

Arrivée à Bobigny : 14 h. 30.

Visite de l'Imprimerie de l'*Illustration* : de 14 h. 30 à 16 heures.

Départ de Bobigny : 16 heures.

Arrivée au Bourget. — Visite de l'aéroport : 16 h. 30. Retour à Paris, Place de l'Opéra vers 19 heures.

Le montant de la cotisation individuelle est fixé à 50 fr. (cinquante francs) environ.

Les adhésions seront reçues par M. Houbin, 2, rue Redon, à Paris (17^e), jusqu'au 15 mai.

Pour la bonne règle, il est désirable qu'une provision de cinquante francs soit adressée au moment même de l'adhésion, par chèque barré ou par virement postal, au compte ouvert au nom de M. Houbin, sous le N^o 868-81, au bureau de Chèques Postaux, à Paris.

TOURNÉE EN ÉCOSSE ET EN IRLANDE

Ainsi qu'il a été annoncé dans les derniers Bulletins du P. C. M., la tournée annuelle organisée par le Comité d'Administration aura lieu, en Écosse et en Irlande, fin Juin et au début de Juillet prochains. En principe, le programme serait le suivant :

1^{er} Jour. — Départ de Paris à 20 h. 5. — Arrivée à Dunkerque 0 h. 20. Coucher à bord du bateau.

2^e Jour. — Arrivée à Folkestone 5 h. 55. — Arrivée à Londres (Victoria) 7 h. 40. — Séjour et coucher à Londres.

3^e Jour. — Le matin : Séjour à Londres. — L'après-midi : Départ de Londres (Euston). — Dîner en W.-R. — Arrivée à Edimbourg pour coucher.

4^e Jour. — Le matin : Visite de la ville en autocar : Château et Cathédrale de Saint-Gilles. — L'après-midi : Visite de la ville en autocar : (Château d'Hollywod) et Pont sur le Forth.

5^e Jour. — Le matin : Visite des Docks de Leith et de la Centrale de Portobello. — L'après-midi : Excursion en autocar à Galashiels, Abbotsford, Abbaye de Melrose, Dryburgh.

6^e Jour. — Edimbourg à Glasgow par Linlithgow, Stirling, Doune, Callander, Crianlarich et Loch Lomond. Dîner et coucher à Glasgow.

7^e Jour. — Visite du Port de Glasgow et des chantiers maritimes. Réception par l'Association des Ingénieurs et Constructeurs de navires écossais. —

Dans la soirée, départ en chemin de fer pour Stranraer. Dîner en W. R. Coucher à bord du bateau.

8^e Jour. — Débarquement à Larne vers 8 h. — Excursion en autocar à la Chaussée des Géants. — Aller par la Corniche. — Retour à Belfast par Antrim. Dîner et coucher à Belfast.

9^e Jour. — Excursion en autocar à Rostrevor et visite du Barrage-Réservoir de Silent-Valley.

10^e Jour. — Le matin, visite de la ville en autocar. — L'après-midi : Excursion en chemin de fer électrique à Wicklow. — Dans la soirée, réception par l'Association des Ingénieurs Civils d'Irlande.

11^e Jour. — Le matin : Dublin-Limerick en autocar. — L'après-midi : visite des installations du Shannon.

12^e Jour. — Limerick-Kilarny en autocar. — Excursion aux Lacs. — Kilarny-Cork en autocar. — Dîner et coucher à Cork.

13^e Jour. — Le matin (si possible), visite du Port. — L'après-midi : Cork-Cobh en autocar et embarquement pour Cherbourg.

14^e Jour. — Arrivée à Cherbourg vers 9 heures. — Déjeuner en W. R. — Arrivée à Paris à 15 heures.

La dépense totale sera de l'ordre de grandeur de **2.600** francs (sans comprendre les frais de transport en chemin de fer en France).

Les Camarades pourront prendre part soit à toute la tournée, soit à l'une des deux parties suivantes :

Première partie. — Écosse : du 26 Juin (départ de Paris) au 2 Juillet (dîner inclus).

Deuxième partie. — Irlande : du 2 Juillet (départ de Glasgow) au 9 Juillet (à Paris).

mais les trajets en chemin de fer (en Angleterre — Écosse — Irlande) et en bateau sont prévus au moyen de billets collectifs permettant une très sensible économie dont l'évaluation ci-dessus tient compte. Celle-ci ne pourra donc pas être maintenue pour les adhérents qui n'accompagneront pas la tournée dans la totalité du parcours.

Les Camarades désireux de prendre part à cette tournée voudront bien le faire connaître le plus tôt possible et avant le Mardi 15 Mai 1934, **délai de rigueur**, à M. HOUBIN, 2, Rue Redon, Paris (17^e), en indiquant le nombre de personnes de leur famille qui se joindront à eux et s'ils participeront à la totalité ou seulement à l'une des deux parties de la tournée.

Chaque Camarade, en même temps que son adhésion, voudra bien faire parvenir à M. HOUBIN une provision de **50** francs; seules seront retenues les

adhésions qui seront accompagnées du versement de cette provision.

Ultérieurement, un programme définitif sera établi et porté en temps voulu à la connaissance des Camarades ayant adhéré à la tournée, en même temps qu'il leur sera demandé un engagement ferme.

La provision de **50** francs sera remboursée aux Camarades qui feront connaître leur intention de renoncer à la tournée, mais seulement dans le délai de huit jours après la seconde circulaire.

Pour pouvoir pénétrer en Angleterre et en Irlande, il est nécessaire de se munir d'un passeport; la formalité du visa consulaire n'est pas exigée.

LE COMITE.

Il est rapelé que le versement de la provision peut être effectué au nom de M. HOUBIN, 2, rue Redon, Paris (17^e), soit sur son compte-courant postal : PARIS N° 868.81, soit par chèque barré, soit par mandat-poste. **Prière de ne pas joindre de billets de banque à la lettre d'adhésion.**

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I. — Changements d'adresse

M. **Henry**, Georges, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Pointe-Noire (Moyen Congo).

MM.

Goury du Roslan, Ingénieur en chef des P. C., 11, avenue d'Iéna, Paris 16^e.

Ladefroux, Ingénieur en chef des P. C., 3, rue de l'Oberhof, Colmar.

Dor, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 87, boulevard Saint-Germain, Paris 6^e.

Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 120, rue d'Assas, Paris 6^e.

Berr, Ingénieur des Mines, 5, av. Elisée-Reclus, Paris 7^e.

Dugas, Ingénieur des Mines, 4, avenue Courteline, Paris 12^e.

II. — Souscripteurs perpétuels

M. **Roy**, René, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

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

III. — Mariage

M. **Moreau**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, fait part du mariage de sa fille Mlle Pierrette Moreau, avec M. **Jean Morisson**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur à la Compagnie d'Orléans (Besançon, 28 avril 1934).

IV. — Naissances

M. **Le Sueur**, Ingénieur en chef des Mines fait part de la naissance de sa fille Jacqueline (Paris, 18 avril 1934).

M. et Mme Pierre **Cayotte** sont heureux de faire part de la naissance de leur fille Annie (Paris, le 5 avril 1934, 91, rue Erlanger, Paris-16^e).

V. — Décès

M. **Cordier**, Gabriel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, démissionnaire.

M. Paul **Guillot**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite, décédé à Bernadon, par Poudenas (Lot-et-Garonne). Une délégation des services ordinaires et vicinal du Département assistait aux obsèques et un discours a été prononcé par le camarade Hupner au nom du service et au nom du P. C. M.

M. **Claise**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Président de la 4^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est décédé le 10 mai. Ses obsèques ont eu lieu le 14 mai, à Paris, en l'église Notre-Dames-des-Champs.

M. **Fournier**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en disponibilité.

VI. — Démission

*Nous avons reçu la lettre de démission suivante de M. Pierre **Renard**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite, 29, rue Edouard-Delanclade, à Marseille.*

Monsieur le Président et Cher Camarade,

Les restrictions actuelles, notamment la diminution des pensions, m'imposent de mon côté, bien malgré moi, des restrictions de dépenses.

C'est ce qui m'oblige, à mon grand regret, à supprimer toute une série de cotisations annuelles et pour cela, en particulier, de vous adresser ma démission du P. C. M.

Auparavant j'ai envoyé, il y a quelques jours, ma cotisation de 1933-34.

Veillez agréer l'assurance des sentiments de bonne camaraderie que je conserve, malgré tout, pour cette association qu'il me coûte de quitter.

Votre camarade dévoué,

Pierre RENARD.

*Nous adressons au camarade **Renard** l'expression de nos plus vifs regrets.*



INFORMATIONS

ASSURANCES AUTOMOBILES

La Société Lilloise d'Assurances et de Réassurance (Administrateurs MM. Gustave Gras et Pierre Savoye) propose aux membres de l'Association Profes-

sionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines pour leurs assurances automobiles les tarifs suivants :

TARIF PARIS

Responsabilité civile accidents Garantie illimitée

Force	sans franchise		Franchise		Force	sans franchise		Franchise	
			250 Fr.	500 Fr.				250 Fr.	500 Fr.
5 CV.	800		680	640	11 CV.	1140		970	915
6 CV.	900		765	720	12 CV.	1160		990	930
7 CV.	945		805	760	13 CV.	1225		1045	980
8 CV.	990		845	795	14/15 CV. . . .	1290		1100	1035
9/10 CV.	1.045		890	840	16/17 CV. . . .	1370		1165	1190

Vol 3 ‰

Incendie 5 ‰, y compris 100.000 fr. de Recours de tiers Incendie.

Tierce

	Sans franchise	Franchise 250 Fr.	Franchise 500 Fr.	Franchise 1.000 Fr.
Jusque 15.000 Fr.		1125	790	570
16.000/20.000 Fr.		1250	875	625
21.000/25.000 Fr.		1410	1010	720
26.000/30.000 Fr.		1565	1095	785
31.000/35.000 Fr.		1690	1185	845

TARIF PROVINCE

Responsabilité Civile Accidents Garantie illimitée

Force	sans franchise		Franchise		Force	sans franchise		Franchise	
			250 Fr.	500 Fr.				250 Fr.	500 Fr.
5 CV.	500		425	400	11 CV.	880		750	705
6 CV.	600		510	480	12 CV.	920		785	740
7 CV.	670		570	540	13 CV.	950		810	760
8 CV.	725		620	580	14/15 CV. . . .	980		835	785
9/10 CV.	790		675	635	16/17 CV. . . .	1010		880	810

Vol. 3 ‰

Incendie 5 ‰, y compris 100.000 Fr. de R. T. Incendie

Tierce

	Sans franchise	Franchise 250 Fr.	Franchise 500 Fr.	Franchise 1.000 Fr.
Jusque 15.000.	850	595	510	425
16.000/20.000.	900	630	540	450
21.000/25.000.	1.000	700	600	500
26.000/30.000.	1.150	805	690	575
31.000/35.000.	1.300	910	780	650

Il convient de noter que les primes inscrites dans ces tableaux s'ajoutent sans rabais supplémentaire pour une assurance combinant plusieurs risques, par exemple l'assurance « tous risques », elles correspondent à l'utilisation de la voiture, à la fois pour les affaires et le tourisme.

Les contrats d'assurance comporteraient la clause de résiliation annuelle.

Toutefois, l'application de ces tarifs est subordonnée à la *souscription de 50 contrats au minimum*.

Les camarades que la question intéresse sont priés d'adresser, avant le 20 juin, le bulletin de renseignements ci-dessous à

M. DEYMIÉ,
Ingénieur des Ponts et Chaussées,
9, rue Leboutoux, Paris (XVIII^e)

Ce bulletin ne comporte aucun engagement de leur part; ils pourront d'ailleurs s'adresser à Deymié pour tous renseignements complémentaires.

Je soussigné,

Nom et prénoms

Grade.

Adresse.

serais éventuellement intéressé par une assurance automobile à tarif réduit :

Marque et puissance de la voiture.

Risques envisagés (1)

Responsabilité civile accidents,

Vol,

Incendie,

Tierce,

accepterais éventuellement :

pour la responsabilité civile accidents une franchise (1) :

nulle

de 250 Fr.

de 500 Fr.

pour la tierce une franchise (1) :

nulle

de 250 Fr.

de 500 Fr.

de 1.000 Fr.

(1) Rayer les alternatives qui ne sont pas envisagées.

CENTRE BELGO-LUXEMBOURGEOIS D'INFORMATION DE L'ACIER L'OSSATURE MÉTALLIQUE

Le Centre Belgo-Luxembourgeois d'Information de l'Acier est une Association sans but lucratif, fondée le 12 janvier 1932, par les représentants autorisés de l'Industrie Sidérurgique de Belgique et du Luxembourg, dans le but « de développer et de promouvoir l'emploi de l'acier dans tous ses domaines d'application. »

Cette Association édite une revue mensuelle *L'Ossature Métallique*, luxueusement présentée, qui compte actuellement plus de 3.000 lecteurs en Belgique dans les milieux d'ingénieurs, d'architectes et d'industriels et dans divers milieux administratifs. *L'Ossature Métallique*, qui constitue un bulletin de documentation des mieux informés pour tout ce qui touche les constructions en acier, donne des articles originaux

abondamment illustrés, des comptes-rendus d'études parues dans la presse technique internationale et une importante documentation bibliographique; elle se propose de tenir ses lecteurs au courant des plus récents progrès réalisés dans la conception, le calcul et l'exécution de tous les ouvrages métalliques.

L'Ossature Métallique accepterait volontiers des mémoires ou articles présentés par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Les camarades qui désireraient s'abonner à *L'Ossature Métallique* ou qui désireraient y publier des articles pourront demander tous renseignements utiles au Directeur : M. Rucquoi, 54, rue des Colonies, à Bruxelles.

Marcel PROY.

SEMAINE DE LA ROUTE

*Nous avons reçu du Syndicat général de la Route,
80, rue Taitbout, Paris (9^e) (Téléph. : Trinité 36-16),
la circulaire suivante datée du 26 avril 1934.*

Monsieur,

Au nom du Comité d'Organisation de la *Semaine de la Route*, nous avons l'honneur de vous prier de bien vouloir honorer de votre présence les diverses manifestations prévues pour ladite *Semaine*, dont vous trouverez le programme provisoire inclus.

Afin de faciliter la préparation matérielle de cette réunion, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir retourner, après l'avoir rempli, à M. Bing, 4, rue Condorcet, Paris (9^e), le questionnaire joint à la présente lettre.

Les grands Réseaux de Chemins de fer ont bien voulu nous accorder une réduction de 50 % (tarif plein à l'aller, gratuit au retour), pour les adhérents français et étrangers qui auront à effectuer un parcours simple d'au moins 50 kilomètres ou consentiront à payer pour cette distance.

Vous voudrez bien, en conséquence, indiquer le cas échéant, les gares de départ et d'arrivée pour lesquelles votre permis devra être établi.

Veillez agréer,.....

SEMAINE DE LA ROUTE

28-31 mai 1934

PROGRAMME PROVISOIRE

Nota : Les Conférences auront toutes lieu au Conservatoire des Arts et Métiers, amphithéâtre Paul Painlevé.

Lundi 28 mai

10 heures.

Inauguration de la Semaine de la Route par un représentant du gouvernement.

Conférence : « Le dérapage et les chaussées modernes », par M. MATHIEU.

14 heures 30 :

Présidence de M. LE GAVRIAN, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Président de la première Section du Conseil supérieur des Ponts et Chaussées.

Conférences : « Étude des Ondulations », par M. HUBERT, et « Les goudrons-fillers et produits analogues », par M. BING.

Mardi 29 mai

19 heures 30 :

Rendez-vous à la station du Métropolitain du Château de Vincennes.

Visite à des routes de la région de Saint-Maur.

Mesure du dérapage.

Visite de la piste expérimentale de Vincennes.

14 heures 30 :

Présidence de M. BOULLOCHE, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, adjoint au Directeur général des Chemins de fer et des routes.

Mercredi 30 mai

Conférences : « Les bitumes asphaltiques fluides », par M. LINCKENHEYL, et « Le Chauffage des Liants », par M. R. GATINOIS.

Présidence de M. BOUTTEVILLE, Inspecteur général des Services techniques de la Voie publique de la Ville de Paris.

Conférences : « Progrès réalisés dans la construction des routes à base de liants hydrauliques » ; La route en béton, par M. TURQUAIS ; Le macadam-ciment, par M. J. THOMAS ; Les liants spéciaux, par M. KUENEMANN. — « Progrès récents réalisés pour le pavage en pierres », par M. TROUIS. — « Les pavages en fonte ».

14 heures 30 :

Présidence de M. BARTHES, membre du Conseil supérieur de la Vicinalité.

Conférences : « Virages et raccordements progressifs », par M. MALEGARIE ; « Progrès techniques se rapportant au cylindrage » ; Exploitation, par M. SALMSQON ; Construction des cylindres, par M. GIARD.

Jeudi 31 mai

8 heures :

Rendez-vous à la Porte Maillot pour visite de travaux exécutés par le Service vicinal de la Seine-et-Oise, et du pont de la Roche-Guyon.

15 heures :

Présidence de M. LAILLAVOIX, Vice-Président du Comité consultatif de la Vicinalité.

Conférences : « Étude sur la fabrication du gravillon », par M. BERGEAUD; « Étude sur les méthodes d'essai », par M. ANSTETT; « Étude sur le gravillonnage mécanique », par M. RINCHEVAL.

Présidence de M. Henri LAURAIN, du Comité français de l'Éclairage.

Conférence : « Éclairage, balisage et signalisation des routes », par M. MUZELLEC.

20 heures :

Banquet de clôture.

Observation. — Des démonstrations d'éclairage seront organisées un soir après le dîner.

QUESTIONNAIRE A RETOURNER

à M. Jean Bing, 4, rue Condorcet, Paris (9^e).

Noms et Adresses des Participants	Gares de départ	Conférences	Démonstration d'éclairage	Visites		Banquet
				Vincennes	La Roche-Guyon	

N. B. — Prière de marquer d'une croix les manifestations auxquelles le délégué prendra part.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

SENAT

(Session extr. — Séance du 16 novembre 1933).

J. O. annexe n° 598 p. 1102 et 39.

RAPPORT fait au nom de la commission de l'enseignement, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif aux conditions de délivrance et à l'usage du **titre d'ingénieur diplômé**, par M. Cuminal, sénateur. — (Renvoi, pour avis, à la commission du commerce, de l'industrie, du travail et des postes.)

Messieurs,

Le gouvernement a saisi, le 16 juin 1931, la Chambre des députés d'un projet relatif aux conditions de délivrance et à l'usage du titre d'ingénieur diplômé. Le Sénat est appelé aujourd'hui à délibérer sur le texte adopté, sans débat, par l'autre assemblée dans sa séance du 10 avril 1933.

La question de la réglementation du titre d'ingénieur diplômé a pour point de départ un vœu émis par le conseil supérieur de l'enseignement technique dans sa session de 1921, tendant à réprimer les abus auxquels donnait lieu la liberté, sans limite, pour toute personne, de s'intituler « ingénieur », pour toute école de décerner le diplôme d'ingénieur.

A la suite de ce vœu, plusieurs projets furent établis, au nombre desquels on peut citer la proposition de loi présentée par MM. Félix Louville, Paul-Boncour, députés et plusieurs de leurs collègues, tendant à réprimer l'usurpation des titres professionnels.

Aucun de ces projets ne donna satisfaction.

Une levée de boucliers avait accueilli l'idée de faire une législation spéciale pour le titre d'ingénieur : beaucoup de bons esprits s'effrayaient à la pensée que la profession d'ingénieur pouvait être réglementée, d'autres redoutaient une inérence par trop profonde de l'État dans la délivrance du diplôme d'ingénieur. Les écoles menacées, dont toutes n'étaient pas également dignes d'intérêt, protestaient plus spécialement contre la limitation du droit de décerner le diplôme d'ingénieur.

La multiplicité et la divergence des intérêts en cause, d'où naît cette « complication sociale » qui rend si difficile l'élaboration de lois simples et claires, firent ajourner la réforme. La question de la réglementation du titre d'ingénieur diplômé devait rester en sommeil jusqu'en 1929.

Pendant la période 1925 à 1929, les abus ne firent que s'accroître; le nombre des instituts et académies libres délivrant sans aucune autorisation ni contrôle

le diplôme d'ingénieur augmenta encore, cependant qu'on assistait à la raréfaction des emplois d'ingénieurs et, comme corollaire, à la diminution des salaires. L'habitude vint de classer les ingénieurs en ingénieurs de 1^{re} zone, de 2^e zone, etc. de N^o zone et l'habitude au-si de rétribuer les uns et les autres sur la base des appointements attribués aux ingénieurs de la zone la moins favorablement appréciée. Il y eut, et le malaise n'a fait que s'accroître, des ingénieurs sous-classés, et sous-rémunérés, placés, en dépit de leur culture et de leurs connaissances techniques, dans des postes subalternes où ils ne devaient jamais être mis à même de donner la mesure de leurs moyens. On parla de la disqualification intellectuelle et matérielle de l'ingénieur. Il ne faisait de doute pour personne que le titre d'ingénieur, si prestigieux autrefois, se dépréciait de plus en plus en tombant entre les mains de personnes incapables d'en maintenir la réputation et l'éclat.

On constata dans le même temps une méfiance de plus en plus grande de la part des puissances étrangères à l'égard des diplômes délivrés en France. Certains établissements exportèrent des quantités considérables de diplômes d'ingénieurs délivrés sous leurs seules signatures, exploitant ainsi, à leur profit, le prestige dont jouissent la science française et nos grandes écoles professionnelles à l'étranger.

Les ingénieurs se préoccupèrent de la concurrence que font aux possesseurs de bons diplômes ceux qui possèdent des diplômes sans valeur, acquis à prix d'argent ou obtenus après des études insuffisantes.

Ils se préoccupèrent de l'usurpation des titres que la législation française ne réprime pas d'une façon suffisante et de la confusion qui peut s'établir du fait de dénominations similaires entre diplômes de valeur inégale.

Leur crainte fut grande de voir les ingénieurs perdre la place importante qu'ils tiennent dans la hiérarchie industrielle.

D'autre part, on ne pouvait laisser sans défense les familles et les jeunes gens devant qui, par une publicité excessive, on faisait luire le mirage de situations brillantes, de titres ronflants faciles à acquérir.

Tous ces faits rendaient la réforme inévitable, le maintien du *statu quo*, impossible. Aussi le sous-secrétariat d'État de l'enseignement technique décida-t-il, en 1929, de remettre le problème à l'étude. Une commission d'études fut nommée avec mission de reprendre l'ensemble du problème; sa composition fut étudiée de très près de manière à y faire rentrer des personnalités qui, par leur qualité, leur

compétence, étaient en mesure de fournir une opinion autorisée, reflétant celle des milieux d'ingénieurs et de techniciens les plus considérables. (En annexe, composition de la commission.)

La commission ministérielle, dès sa première réunion, reconnut la nécessité d'une intervention législative, mais sur quel point précis cette intervention devait-elle se produire? Pour quelques membres, c'était l'usage de l'appellation d'ingénieur, qu'elle désigne une profession, une fonction ou un titre, qu'il fallait réglementer. Selon eux, le corps des ingénieurs devait être un corps fermé; on rêvait d'une réglementation à peu près analogue à celle qui régit les professions d'avocat, de médecin, de pharmacien, etc. D'autre part, se reportant aux lois sur la collation des grades universitaires, certains membres désiraient réserver à l'État le droit exclusif de conférer le diplôme d'ingénieur.

C'était peut-être aller un peu vite, l'opinion n'apparaissait pas préparée à ce bouleversement introduit dans le recrutement des cadres supérieurs de l'armée du travail: on pouvait citer des cas typiques d'hommes qui avaient été de grands ingénieurs sans avoir reçu le diplôme d'ingénieur. En outre, il fallait tenir compte de cet état d'esprit qui admet difficilement, même quand les abus sont flagrants, l'ingérence de l'État. Enfin, il semblait difficile de retirer à certaines écoles libres, en raison des services qu'elles rendaient, le droit de conférer le diplôme d'ingénieur. Aussi fut-il admis, et ce principe a constitué la base même du projet, qu'il fallait s'en tenir exclusivement à la réglementation du titre d'ingénieur diplômé, c'est-à-dire du titre d'ingénieur délivré par les écoles.

On aura remarqué, en effet, que le projet de loi a pour but exclusif de réglementer les conditions de délivrance et d'usage du titre « d'ingénieur diplômé ». Il ne vise en aucune manière le titre général d'ingénieur, qui continuera à rester libre comme par le passé. Plusieurs membres de votre commission auraient voulu qu'on légiférât sur l'ensemble de la matière; ils ont fait observer que s'il y avait surtout des abus quant à la délivrance des diplômes sans valeur, il existait aussi de prétendus ingénieurs, dépourvus de connaissances techniques, qui surprenaient parfois la bonne foi des gens non avertis, notamment de nos maires ruraux, chargés en ce moment d'assurer l'exécution de travaux d'adduction d'eau ou d'installation électrique. C'était un danger contre lequel il eût été bon de se prémunir.

L'objection est forte. On n'en saurait méconnaître l'intérêt. Mais il faudrait alors remanier tout le projet. Il en résulterait un texte nouveau qui devrait aller devant la Chambre des députés. D'où des retards plus au moins prolongés, qui n'iraient pas sans inconvénients.

Or, le ministère de l'éducation nationale insiste

vivement pour que le texte qui nous est soumis soit voté tel quel le plus tôt possible. Il fait valoir que le mal auquel il s'agit de remédier s'aggrave de jour en jour. Le nombre des établissements non contrôlés qui délivrent des diplômes d'ingénieurs sans garantie sérieuse de savoir, quelquefois même contre le simple versement d'une somme d'argent plus ou moins élevée s'accroît chaque année, sans qu'aucune sanction puisse être prise à l'encontre de ce scandaleux trafic.

Le ministère reconnaît que le texte en discussion est loin d'être parfait. Il le considère comme une première étape nécessaire, si l'on veut mettre un terme à des abus qui causent un préjudice grave aux possesseurs des diplômes délivrés par nos grandes écoles, et il s'engage à procéder à une deuxième étape en mettant à l'étude, après consultation des autres ministères, la question de l'emploi du titre même d'ingénieur. Une fois réglée la délivrance du diplôme d'ingénieur, on verra s'il n'y a pas lieu d'interdire l'appellation d'ingénieur à ceux qui n'auront pas subi ou n'auront pas voulu subir les épreuves prévues dans le présent projet pour les autodidactes (art. 9).

Quelques-uns des membres de votre commission pensent qu'en cette matière il y aurait lieu de s'inspirer de la législation italienne du 24 juin 1923 et du 23 octobre 1925, qui exige « que seules les personnes ayant fait des études régulières dans une école d'ingénieurs ou d'architectes auront le droit de porter ces derniers titres ». Un registre officiel des ingénieurs et des architectes est tenu dans chaque province. Ceux qui sont dûment inscrits constituent un conseil chargé d'assurer la protection des intérêts économiques des membres et le respect des règles de la profession.

Pourquoi n'en serait-il pas de même chez nous, où la profession d'architecte diplômé subit, de la part de jeunes gens qui n'ont pas fait, d'études spéciales et apprennent leur métier au détriment des clients, une concurrence sinon aussi grave, du moins aussi fâcheuse que la profession d'ingénieur diplômé? Les professions libérales honnêtes doivent être protégées par la loi contre des concurrents incapables ou peu scrupuleux.

Une disposition du projet de loi a soulevé surtout au sein de votre commission une opposition sérieuse. C'est celle contenue dans l'article 8 et qui est ainsi conçue: « Les écoles techniques privées par correspondance, qui délivrent à leurs élèves des diplômes d'ingénieur comme sanction d'un enseignement régulier et méthodique et à la suite d'examens qui ont été constamment entourés de garanties suffisantes, pourront être exceptionnellement autorisés sur leur demande, par décision du ministre chargé de l'enseignement technique, à continuer à délivrer ces diplômes à ceux de leurs élèves qui auront satisfait

à un examen et qui auront accompli comme techniciens dans une entreprise de leur spécialité un stage de trois ans, dont la moitié au moins devra avoir été effectuée avant l'examen ».

Un deuxième paragraphe prévoit que les conditions de la délivrance du diplôme par ces écoles seront fixées par décret.

Il paru à nombre de commissaires que les écoles par correspondance n'offraient aucune des garanties propres à la préparation d'ingénieurs diplômés. Une telle préparation exige des travaux de laboratoire, des notions de machines et d'outils qui ne s'exécutent ou ne s'acquièrent que dans des établissements dotés d'ateliers et d'un puissant matériel. Sans doute quelques-uns de ces stagiaires, bien doués, pourront-ils acquérir des connaissances pratiques dans les entreprises auxquelles ils appartiennent. Mais pourquoi laisser aux écoles qui leur enseignent la théorie par correspondance le soin de juger de leur degré d'instruction professionnelle? Ne vaudrait-il pas mieux les soumettre aux dispositions de l'article 9 ainsi libellé : « Les techniciens autodidactes, les auditeurs libres de diverses écoles, les élèves par correspondance justifiant de cinq ans de pratique industrielle comme techniciens, pourront, après avoir subi avec succès un examen au conservatoire national des arts et métiers, obtenir un diplôme d'ingénieur ». Pourquoi établir, disent-ils, deux catégories d'élèves par correspondance, ceux de l'article 8 et ceux de l'article 9? La suppression pure et simple de l'article 8 ne serait-elle pas la meilleure solution?

A cela l'administration répond :

D'abord que cet article figurait dans les travaux de la commission spéciale, chargée de dresser l'avant-projet, qu'il a été voté par la Chambre et que son rejet entraînerait le retour de toute la loi à la Chambre, ce qu'il importe d'éviter avant tout;

Ensuite qu'elle s'engage à ne faire de cet article qu'une application modérée et tout à fait exceptionnelle. Puisqu'un décret doit fixer les conditions de la délivrance du diplôme par ces écoles, elle prendra toutes les mesures nécessaires pour imposer à ce diplôme une valeur certaine et rendre impossibles la faveur ou la fraude.

Votre rapporteur croit devoir ajouter qu'il sera indispensable de prévoir dans le décret que le ministre, chargé de l'enseignement technique, aura le droit à tout moment, en cas d'inobservation des mesures prescrites ou d'insuffisance d'enseignement, de retirer le bénéfice de l'autorisation.

Empressons-nous d'ajouter que, dans la séance de la commission où il a été donné lecture de ce rapport, M. le sous-secrétaire d'État, de l'enseignement technique nous a communiqué le projet de décret qu'il a l'intention de prendre au lendemain de la promulgation de la loi. Les dispositions de ce décret, qui seront exposées au cours des débats, sont de nature

à dissiper les appréhensions qui se sont manifestées quant à l'application de l'article 8.

Nous avons vu que l'article 9 confiait au conservatoire national des arts et métiers le soin de faire passer aux techniciens autodidactes et aux auditeurs libres des diverses écoles, désireux d'obtenir le diplôme d'ingénieur et justifiant de cinq ans de pratique industrielle, l'examen qui leur confèrera ce titre.

Qu'on nous permette d'expliquer en quelques mots pourquoi le conservatoire est particulièrement qualifié pour cette tâche.

Depuis sa fondation par la Convention le 10 octobre 1794, sous l'inspiration et sur le rapport de l'abbé Grégoire, le conservatoire des arts et métiers a toujours été un grand établissement national d'enseignement technique. Son but était double : créer un dépôt de machines, modèles, outils, dessins, descriptions et livres, dans tous les genres d'arts et métiers — expliquer la construction et l'emploi des outils et machines utiles aux arts et métiers. Il a magnifiquement répondu à l'attente de ses fondateurs. Son musée renferme d'admirables reliques du passé qui permettent de suivre l'évolution de la plupart des industries. Quant aux inventions nouvelles, telles que l'automobile, l'aviation et le cinéma, elles sont représentées par nombre de types originaux du plus grand prix pour le savant et du plus haut intérêt pour le public. Mais c'est surtout dans le domaine de l'enseignement que le conservatoire a marqué profondément sa place. Au début, il comptait quelques démonstrateurs qui expliquaient le fonctionnement des machines; deux écoles recevaient des élèves, l'une de filature et l'autre de dessin appliqué aux arts. Ce fut en 1819 que, à l'instigation du conseil de perfectionnement, présidé par un économiste éclairé, le duc de La Rochefoucault-Liancourt, furent créées trois grandes premières chaires, celle de mécanique, celle de chimie appliquée aux arts, celle d'économie industrielle. Les trois titulaires furent Charles Dupin, Clément Désormes et J.-B. Say. Ouverts le 25 novembre 1820, ces cours obtinrent un succès prodigieux. De 1836 à 1839, Pouillet, alors administrateur du conservatoire, réussit à faire créer six nouvelles chaires.

« Confié à des savants dont plusieurs appartenaient ou devaient appartenir à l'institut, a écrit M. Levasseur, l'enseignement jeta alors un vif éclat. »

Le succès de cet enseignement ne s'est point ralenti. Par le fait même des progrès considérables de la science et de ses applications, il a dû s'adapter aux besoins nouveaux de la vie nationale. Le nombre des chaires magistrales s'élève aujourd'hui à 25 et celui des cours à cinq. Ils embrassent les sciences physiques et mathématiques, la législation indus-

trielle, le droit commercial, l'économie politique, la chimie industrielle et agricole, la métallurgie, les machines, l'art appliqué aux métiers, l'histoire du travail, l'électricité industrielle, etc. Nommés par le ministre de l'éducation nationale, après une sélection rigoureuse qui comporte l'examen des candidatures par le conseil de perfectionnement et le conseil d'administration du conservatoire, puis par la section intéressée de l'institut, les professeurs offrent tous les garanties les plus authentiques de savoir et consacrent une remarquable activité à leur enseignement et à leurs élèves. Ils font partie de droit du conseil de perfectionnement auquel ils apportent un concours empreint et précieux.

Ces maîtres, au nombre de 30, embrassent le champ des connaissances scientifiques appliquées aux métiers et aux arts. Dans leurs cours du soir, ils s'adressent à près de 6000 auditeurs, qui justifient de leur désir de travailler et de leur assiduité en sollicitant une carte d'auditeur.

Dans une récente manifestation préidée par M. le Président de la République, M. Louis Nicolle, directeur du conservatoire, disait très justement : « S'adaptant à tous les progrès scientifiques, économiques et sociaux, cet enseignement n'a cessé de se développer, de se modifier, de se perfectionner. Il a poussé ses racines sur tous les terrains : droit, sciences économiques, sociales, historiques, etc. Gratuit et accessible à tous sans aucune condition, sans distinction de nationalité, il est peut-être le plus populaire du monde entier. Tout en se tenant exactement informé des derniers progrès de la science (faut-il citer les cours de T. S. F., d'aéronautique, et même l'institut aérotechnique de Saint-Cyr que la dernière loi de finances a rattaché au conservatoire?) l'enseignement n'a pas cessé de demeurer fidèle à son but qui est d'unir étroitement la science et l'industrie. »

On se rend compte que le conservatoire possède toutes les ressources scientifiques nécessaires pour faire passer l'examen d'ingénieur diplômé, quelles que soient les branches envisagées, chimie, physique, électricité, métallurgie, filature et tissage, etc.

Déjà a été organisé dans cet établissement un institut de technique et expertises comptables destiné à préparer les stagiaires en vue des épreuves du brevet d'expert-comptable créé par décret en ces dernières années. Un rôle plus important encore lui est dévolu en ce qui concerne le brevet d'expert-géomètre, de création récente.

Ainsi, le conservatoire des arts et métiers deviendrait peu à peu, en matière de collation des grades d'enseignement technique, ce qu'est la Sorbonne dans la collation des grades universitaires.

Aussi votre commission a-t-elle approuvé les dispositions qui visent les autodidactes, estimant avec

les auteurs du projet, que devait pouvoir porter le titre d'ingénieur quiconque était digne d'en remplir la fonction.

Il aurait été, en effet, antidémocratique de tenir en dehors de la réglementation du titre d'ingénieur, des personnes qui sont arrivées avec des moyens réduits, dans des conditions parfois difficiles, à acquérir un important bagage de connaissances. L'autodidacte est souvent un sujet remarquablement doué, au génie inventif, possédant une rare puissance d'assimilation et de travail, ayant l'esprit d'observation développé. Il joint à ces dons des qualités de ténacité et d'obstination qui lui permettent, après dix ou quinze ans d'efforts, de se hisser au niveau de l'ingénieur. Les auteurs du projet n'ignoraient pas que non plus que 15 à 30 % de nos ingénieurs sont des autodidactes.

Le projet de loi ne pouvait donc avoir pour but de faire du titre d'ingénieur délivré par les écoles le seul moyen de parvenir à l'exercice de la fonction, d'instituer en fait un mandarinat; il ne pouvait empêcher l'ouvrier d'avoir son bâton de maréchal dans sa boîte à outils, de lui interdire de l'élever en lui refusant le titre d'ingénieur diplômé. Le projet réserve à un décret le soin de préciser les conditions de la délivrance de ce titre par le conservatoire national des arts et métiers.

L'examen qui permettra à l'autodidacte d'obtenir le diplôme d'ingénieur, devra être différent, plus souple que les examens organisés par nos grandes écoles techniques. La formation de l'autodidacte se fait suivant un cycle inverse de celui suivi dans nos établissements d'enseignement technique, c'est-à-dire qu'elle est et reste presque toujours spécialisée. Certains de ces ingénieurs se forment par la pratique, les autres par la pratique et par l'étude; ceux-là s'efforcent de dégager les principes fondamentaux de l'industrie où ils se trouvent, à l'aide de leur expérience, de leur application; ceux-ci ayant déjà un bagage intellectuel, se forment par l'enseignement par correspondance et par la pratique; les uns et les autres s'efforcent de prendre l'habitude de rendre leur pensée par le dessin.

Le projet de loi qui nous est soumis contient ainsi non seulement d'heureuses dispositions qui apportent plus de justice et de clarté dans la délivrance du titre d'ingénieur diplômé, mais encore suggère de nouvelles possibilités, découvre de nouveaux horizons, amorce de nouvelles réformes.

En résumé, si on admet qu'il n'est pas possible de laisser se perpétuer les abus constatés dans la délivrance du diplôme d'ingénieur, il faut reconnaître que le présent projet est le moins que l'on puisse faire en la matière.

Les plus grandes précautions y sont prises pour protéger les droits des écoles privées existantes. Elles pourraient continuer à conférer le grade d'ingénieur

quand leur programme et leur enseignement auront été reconnus suffisants, non par l'Etat, mais par une commission dite « des titres d'ingénieurs » dont la composition est prévue à l'article 2. Formée de personnes complètement indépendantes, cette commission jouira d'un pouvoir de décision propre. L'Etat n'interviendra que pour donner son avis et fournir à la commission les éléments d'appréciation. Et les écoles intéressées pourront prendre connaissance des dossiers d'instruction de leurs requêtes et les discuter.

Sans doute, et c'est là une des conséquences du projet, des écoles dont l'enseignement aura été jugé insuffisant, se verront interdire la délivrance du diplôme. Mais elles pourront continuer, comme par le passé, à donner l'enseignement, sauf à recourir, quant aux sanctions des études de leurs élèves, aux stipulations de l'article 9.

Pourquoi, dira-t-on peut-être, ne pas soumettre toutes les écoles privées à la collation du diplôme par l'Etat? Parce qu'il existe des écoles privées techniques qui donnent un enseignement spécialisé, telles que l'école supérieure d'électricité, l'é.o.e supérieure de fonderie, l'institut d'optique, l'institut de chronométric, etc., lesquelles reçoivent d'anciens élèves des écoles publiques ayant déjà une forte culture scientifique et industrielle, désireux de se perfectionner dans une branche déterminée de la production. Ces instituts sont l'aboutissement normal du cycle d'études prévu pour la formation des cadres supérieurs de l'industrie; leur enseignement se greffe sur un autre, également technique, mais d'un caractère encyclopédique et général.

De plus, il existe des écoles supérieures techniques, telle que l'école centrale lyonnaise, par exemple, qui ont acquis une excellente réputation dans tous les milieux. Ne serait-il pas injuste de leur faire supporter les conséquences d'abus qu'elles n'ont pas commis?

Les autres dispositions du projet vont d'elles-mêmes et n'ont pas besoin de commentaires.

Il en est une cependant dont il est question aux articles 1^{er}, 3 et 10, sur laquelle un de nos collègues a très justement appelé l'attention de votre commission et que votre rapporteur, à son tour, signale à la commission des titres d'ingénieurs : il s'agit des titres d'ingénieurs créés par l'Etat ou reconnus par l'Etat, ou d'un des titres qui seront légalement déposés. Il est dit que « le titre sera désigné en entier ou à l'aide d'abréviations officiellement admises ». Déjà, aujourd'hui, des confusions s'établissent, du moins aux yeux des profanes, dans l'emploi des abréviations les plus courantes. Quelques-unes constituent des énigmes impénétrables. Que sera-ce, dit notre collègue, le jour où le nombre de ces abréviations se développera, et ne risquons-nous pas de voir des écoles privées d'un degré inférieur, tenter

de se hausser à un degré supérieur, à la faveur de ces lettres majuscules dont elles accompagneront le titre d'ingénieur? La confusion pourra devenir un danger pour des établissements qui ont fait leurs preuves. Il appartiendra donc à la commission des titres d'ingénieurs de veiller de près sur les abréviations proposées et même déjà admises, de manière à éviter toute supercherie et même tout malentendu.

Nous avouons, quant à nous, nos préférences pour la dénomination complète de l'école qui a délivré le diplôme.

Telles sont les principales dispositions du projet de loi qui nous est soumis.

Quelque désir qu'aurait eu votre commission d'y apporter quelques modifications, elle vous demande de ne rien changer au texte voté par la Chambre, de manière à éviter son renvoi devant l'autre assemblée où la discussion risquerait de ne pas venir de sitôt. Le ministre d'éducation nationale, justement soucieux de mettre fin au scandale auquel donne lieu le commerce de la délivrance des diplômes, attend avec impatience les actes qui lui permettront de remplir son rôle.

PROJET DE LOI

TITRE PREMIER

Du titre d'ingénieur diplômé.

Article premier. — Les personnes qui s'intituleront « ingénieur diplômé » devront faire suivre immédiatement cette mention d'un des titres d'ingénieur créés par l'Etat ou reconnus par l'Etat, ou d'un des titres d'ingénieur légalement déposés en conformité des articles 3 et 10 de la présente loi.

Le titre sera désigné en entier ou à l'aide d'abréviations officiellement admises.

Art. 2. — Il est institué une commission des titres d'ingénieurs, dont les membres sont nommés par le ministre chargé de l'enseignement technique. Cette commission sera consultée sur toutes les questions concernant les titres d'ingénieur diplômé.

Elle comprend :

Pour moitié, des membres choisis par le ministre chargé de l'enseignement technique, parmi le personnel de l'enseignement supérieur public et des grandes écoles d'enseignement technique;

Pour un quart, des membres désignés, en raison de leur compétence technique et professionnelle, par le groupement d'employeurs le plus représentatif;

Pour un quart, des membres désignés par les groupements techniques et par les groupements professionnels d'ingénieurs les plus représentatifs.

Sa composition est déterminée par décret.

Art. 3. — La commission des titres d'ingénieurs décidera en première instance, et sur leur demande,

si des écoles techniques privées légalement ouvertes présentent des programmes et des diplômes d'ingénieur.

Ses décisions ne pourront être prises que sur un rapport présenté sur ces programmes et cet enseignement par un ou plusieurs inspecteurs ou chargés de mission d'inspection.

Art. 4. — Les représentants des écoles intéressées devront recevoir communication du ou des rapports d'inspection et pourront demander à être entendus; ils seront admis à fournir tous éléments d'information qu'ils jugeront utiles. Ils pourront, ainsi que le ministre chargé de l'enseignement technique, interjeter appel dans le délai de deux mois de la décision devant la commission permanente du conseil supérieur de l'enseignement technique qui statuera en dernier ressort.

Le recours sera jugé contradictoirement dans le délai de trois mois.

En aucun cas, la délivrance des diplômes d'ingénieur ne pourra avoir lieu avant la décision d'appel.

Les décisions de la commission des titres d'ingénieurs, ainsi que celles de la commission permanente du conseil supérieur de l'enseignement technique, seront motivées.

Art. 5. — Sur la requête du ministre de l'enseignement technique, il pourra être procédé au retrait de la faculté de délivrer des diplômes d'ingénieur. La décision de retrait sera prise dans les formes et par les organismes prévus par les articles 3 et 4. Toutefois, la décision de retrait ne pourra intervenir qu'à la suite d'un avertissement donné sur rapport d'un inspecteur spécialement désigné à cet effet par la commission des titres d'ingénieurs et dont une nouvelle inspection faite à un an d'intervalle aura constaté l'inefficacité. La commission prendra toutes mesures utiles pour sauvegarder les droits des élèves en cours d'études en vue de l'obtention du diplôme d'ingénieur.

Art. 6. — Eur demande des gouvernements intéressés et après avis de la commission des titres d'ingénieurs, des diplômes et titres d'ingénieurs étrangers pourront être admis par l'Etat. Ils devront comporter l'indication du pays d'origine.

Art. 7. — Les établissements d'enseignement ayant obtenu la faculté de délivrer des diplômes d'ingénieur ou qui délivrent un diplôme d'ingénieur en conformité de l'article 35 (écoles techniques privées) de la loi du 25 juillet 1919 sur l'enseignement technique, industriel et commercial, seront soumis, pour les conditions dans lesquelles est assurée la formation professionnelle de l'ingénieur, à l'inspection d'inspecteurs de l'enseignement technique ou de chargés de mission d'inspection.

La commission des titres d'ingénieurs dresse la liste des inspecteurs qualifiés chargés de ces mis-

sions; elle aura communication des rapports d'inspection.

Art. 8. — Les écoles techniques par correspondance qui délivrent à leurs élèves des diplômes d'ingénieur comme sanction d'un enseignement régulier et méthodique et à la suite d'examens qui ont été constamment entourés de garanties suffisantes, pourront être exceptionnellement autorisées sur leur demande, par décision du ministre chargé de l'enseignement technique, à continuer à délivrer ces diplômes à ceux de leurs élèves qui auront satisfait à un examen et qui auront accompli comme techniciens dans une entreprise de leur spécialité un stage de trois ans dont la moitié au moins devra avoir été effectuée avant l'examen.

Les conditions de la délivrance du diplôme par ces écoles ainsi que les dispositions relatives aux anciens élèves diplômés et aux élèves en cours d'études au moment de la promulgation de la loi, seront fixées par décret. Le même décret organisera le contrôle des études et des examens.

Art. 9. — Les techniciens autodidactes, les auditeurs libres des diverses écoles, les élèves par correspondance, justifiant de cinq ans de pratique industrielle comme techniciens, pourront, après avoir subi avec succès un examen du conservatoire national des arts et métiers, obtenir un diplôme d'ingénieur.

Les autres conditions de la délivrance de ces diplômes seront fixées par décret sur avis favorable de la commission des titres d'ingénieurs.

TITRE II

Du dépôt des titres d'ingénieur délivrés par les écoles techniques privées

Art. 10. — Les titres constitués par le diplôme d'ingénieur, accompagnés obligatoirement du nom de l'école dont les programmes et l'enseignement auront été reconnus suffisants en conformité des articles 3 et suivants de la présente loi, les modèles des diplômes constatant leur délivrance, devront faire l'objet d'un dépôt.

Il ne peut être fait usage de l'un de ces titres d'ingénieur s'il n'a été déposé.

Les titres d'ingénieur créés ou reconnus par l'Etat ne sont pas soumis à la formalité du dépôt.

Art. 11. — Les conditions dans lesquelles le dépôt sera effectué seront réglées par décret.

Il sera perçu, au moment du dépôt, un droit de 500 fr. au profit du Trésor public.

Art. 12. — La liste des écoles techniques publiques ou reconnues par l'Etat délivrant le titre d'ingénieur, des écoles techniques privées ayant effectué le dépôt des diplômes d'ingénieur, sera dressée chaque année par la commission des titres d'ingénieurs et publiée au *Journal Officiel*.

TITRE III

De l'usage des abréviations ajoutées au titre d'ingénieur

Art. 13. — Les groupements d'ingénieurs et les associations d'anciens élèves des écoles techniques formant des ingénieurs peuvent être autorisés, après enquête administrative et sur avis favorable de la commission permanente du conseil supérieur de l'enseignement technique, à déposer les titres de leurs groupements ou association. Ils pourront également déposer dans les mêmes conditions les abréviations consacrées par un usage d'au moins dix années, qu'ils ont adoptées pour désigner leurs membres.

TITRE IV

Dispositions transitoires

Art. 14. — Seront considérés comme reconnus par l'État, les titres d'ingénieurs délivrés par les écoles techniques privées dont les cours et les travaux pratiques seraient fréquentés, au moment de la promulgation de la présente loi, par des ingénieurs et élèves ingénieurs de l'État.

Art. 15. — Les anciens élèves des écoles techniques privées disparues à la date de la promulgation de la présente loi, pourront demander individuellement ou collectivement l'autorisation de se servir du titre d'ingénieur de ces écoles.

La commission se prononcera sur ces demandes dans les formes prévues aux articles 3 et 4.

Art. 16. — Le ministre ayant dans ses attributions l'enseignement technique, après avis favorable de la commission des titres d'ingénieurs, pourra, sans que la demande prescrite par l'article 6 ait été faite pour l'école étrangère, accorder l'autorisation aux ingénieurs d'origine alsacienne et lorraine d'user des diplômes d'ingénieur qui leur ont été délivrés par les écoles étrangères où, antérieurement à la signature du traité de Versailles, ils ont fait ou commencé leurs études.

TITRE V

Pénalités

Art. 17. — Les infractions aux dispositions de la présente loi sont réprimés conformément aux articles 147, 148, 150, 151 et 259 du code pénal.

Disposition spéciale

Art. 18. — La présente loi est applicable à l'Algérie et aux colonies.

SENAT

(Session extr. — Séance du 23 décembre 1933.)
J. O. Annexe N° 724, p. 1204 et sv.

AVIS, présenté au nom de la commission du commerce, de l'industrie, du travail et des postes, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés,

relatif aux conditions de **délivrance** et à **l'usage du titre d'ingénieur diplômé**, par M. Robert Thoumyre, sénateur.

Messieurs, au cours de sa séance du 10 avril 1933, la Chambre des Députés a adopté un projet de loi « relatif aux conditions de délivrance et à l'usage du titre d'ingénieur diplômé ».

Ce projet de loi était devenu d'une urgente nécessité du fait du grand nombre d'écoles techniques susceptibles de délivrer des diplômes, ce qui n'a pas été sans créer une certaine confusion sur la nature et la valeur exactes des titres présentés par les ingénieurs, le terme « ingénieur » étant pris dans son acceptation la plus communément répandue à l'heure actuelle.

Ajoutons que de nombreux étrangers, résidant en France, sont pourvus de diplômes délivrés par les universités ou écoles de leur pays d'origine et qu'à cet égard encore une stricte réglementation est indispensable.

Ainsi que le faisait ressortir l'éminent directeur de l'école centrale des arts et manufactures, M. Léon Guillet : « Le titre d'ingénieur n'a de signification que s'il est suivi d'une dénomination précise indiquant l'école qui l'a délivré. Le seul point sur lequel je m'élève est l'abus que l'on fait d'initiales, qui ne donnent pas suffisamment de précision et prêtent même à des confusions... Une loi doit régir l'usage du titre d'ingénieur à l'instar de ce qui existe pour d'autres professions. »

Or, jusqu'ici, seuls trois titres sont protégés par l'article 7 de la loi du 2 août 1918; ce sont ceux d'ingénieur agronome, ingénieur agricole ou ingénieur des industries agricoles.

Le projet de loi dont vous êtes aujourd'hui saisis établit les principes fondamentaux qui, désormais, seront la base d'une législation dont le besoin se fait particulièrement sentir pour arrêter les abus dans la délivrance et l'usage du titre d'« ingénieur diplômé ».

Il n'est certainement pas inutile, à ce propos, de jeter un coup d'œil sur les législations étrangères.

En Allemagne, en Autriche, au Chili, en Espagne, en Italie, en Pologne, le titre ou le grade d'ingénieur est délivré par les universités et les institutions d'État où les écoles spéciales habilitées par l'État, nul ne peut, à défaut, se dire ingénieur tout court.

Les républiques Argentine et de l'Équateur, la Hongrie, protègent le mot « ingénieur » comme un titre.

La Bulgarie, bien qu'elle n'ait pas d'écoles techniques, protège le titre d'ingénieur reçu par diplôme à l'étranger.

En Belgique, à côté des universités d'État et des universités libres reconnues, des facultés techniques, de l'école des mines de Mons, figurent de nombreux établissements qui délivrent des certificats d'ingénieur.

nier, alors que le niveau des études ne dépasse pas celui des écoles industrielles.

En Angleterre, si la liberté est absolue, du moins, ne comptent que les membres des grandes sociétés, ce qui constitue à la fois une garantie de compétence technique et une protection contre l'usurpation du titre.

Dans la plupart des pays étrangers, la protection du titre d'ingénieur est assurée, alors qu'en France, et sauf les très rares exceptions que nous avons signalées ci-dessus rien n'a été prévu jusqu'ici à cet égard.

Telles sont les raisons qui ont déterminé le dépôt du projet de loi dont vous avez à connaître et dont l'économie générale peut se résumer ainsi qu'il suit :

Obligation pour ceux qui s'en prévalent de faire suivre le titre d'ingénieur diplômé du nom de l'école où il aura été obtenu ;

Création au ministère chargé de l'enseignement technique d'une commission des titres d'ingénieur, qui sera consultée sur toutes les questions concernant les titres d' « ingénieur diplômé » ;

Réglementation concernant les diplômes et titres d'ingénieurs étrangers pouvant être admis par l'État ;

Conditions d'attribution du diplôme d'ingénieur pour les autodidactes et les élèves par correspondance ;

Enfin protection par les voies générales du titre et du diplôme d'ingénieur.

Au principe de ce projet de loi, votre commission du commerce donne sa pleine adhésion. Elle se déclare, en outre, entièrement d'accord avec la commission de l'enseignement, pour vous prier d'accepter purement et simplement tous les articles du projet, sauf l'article 8.

Sur ce point important, l'article 8, qui a trait aux conditions dans lesquelles les écoles techniques privées par correspondance peuvent être autorisées à délivrer des diplômes à des ingénieurs, votre commission du commerce se trouve amenée à vous présenter un avis divergent de celui exprimé dans le rapport de la commission de l'enseignement. Cette différence d'opinion sur l'article 8 entre nos deux commissions est surtout une question de forme, car, sur le fond, les critiques faites par mon distingué collègue, M. le rapporteur Cuminal, nous prouvent qu'il partage nos inquiétudes pour l'avenir et nous font espérer qu'il se ralliera au texte de l'article 8 que la commission du commerce vous propose par voie d'amendement.

Nous pensons qu'il est utile de rappeler ici en détail les différents travaux préparatoires et législatifs du présent projet, en ce qui concerne son article 8.

Comme suite aux vœux émis par le conseil supérieur de l'enseignement technique dans sa session de septembre 1921, le sous-secrétaire de l'enseignement technique nomma une commission chargée officiellement d'étudier le problème des diplômes d'ingénieur

et lui remit à cet effet un premier avant-projet établi par l'administration.

Dans cet avant-projet, l'administration soumettait les écoles techniques privées de plein exercice ou par correspondance, qui désiraient délivrer des diplômes d'ingénieur, à l'obligation de déposer au ministère les documents énumérés aux articles 26, 27 et 28 de la loi du 23 juillet 1919. Le ministre pouvait faire opposition à la recevabilité du dépôt, si, après avis de la commission permanente de l'enseignement technique, l'école ne lui paraissait pas posséder les garanties techniques suffisantes.

Cette première commission des titres d'ingénieur tint, du 11 janvier au 31 octobre 1923, 11 séances. Elle suggéra que les diplômes d'ingénieur soient délivrés aux élèves des écoles par correspondance, par le même jury et à la suite des mêmes épreuves qu'aux élèves des écoles de plein exercice. Elle insista sur ce fait que les diplômes aux élèves par correspondance ne devaient être accordés qu'à titre tout à fait exceptionnel, et pour « rétablir la situation d'élève de province qui sont dans l'impossibilité matérielle de suivre des cours analogues aux cours du soir du conservatoire national des arts et métiers ». Elle fut unanime à demander que les élèves par correspondance soient soumis à un examen théorique et pratique subi à l'école.

Ces mesures avaient pour but de maintenir le principe des écoles par correspondance, avec la volonté bien marquée de protéger les écoles sérieuses par une réglementation très précise, dont l'autorisation d'exercice serait subordonnée à l'avis de la commission permanente du conseil supérieur de l'enseignement technique. Certains membres de la commission auraient souhaité voir supprimer totalement l'attribution du diplôme aux élèves par correspondance : mais ce principe ne fut pas retenu devant l'intérêt que donne l'obtention éventuelle d'un diplôme, comme stimulant des études techniques faites par les élèves.

Les principes dégagés par la commission des titres d'ingénieur de 1923, furent résumés dans le titre III du projet, ainsi conçu :

« Art. 16. — Les institutions privées d'enseignement technique par correspondance ne peuvent délivrer à leurs élèves des diplômes d'ingénieur.

« Toutefois, des écoles privées d'enseignement technique de plein exercice reconnues par l'État, qualifiées pour délivrer des diplômes d'ingénieur, peuvent exceptionnellement être autorisées, par arrêté pris après avis de la commission permanente du conseil supérieur de l'enseignement technique, à assimiler pour la délivrance des diplômes.

« Dans ce cas, le règlement et les programmes de l'examen seront communs aux élèves des deux catégories d'enseignement et les épreuves seront subies devant le même jury.

« Art. 17. — Pourront, sur leur demande, bénéfi-

cier des dispositions de l'article précédent, les institutions privées d'enseignement technique de plein exercice, reconnues par l'État et qualifiées pour délivrer des diplômes d'ingénieur qui justifieront :

« 1° Avoir donné depuis au moins dix ans, d'une manière continue, à la fois comme école technique de plein exercice et école par correspondance, un enseignement complet, approprié à la formation de l'ingénieur ;

« 2° Avoir obtenu l'approbation par la commission permanente du conseil supérieur de l'enseignement technique, de la méthode et des cours employés pendant cette période de dix ans, pour l'enseignement par correspondance ;

« 3° Posséder, entretenir et mettre couramment en œuvre les instruments, laboratoires, champs d'expérience, etc., nécessaires pour que les élèves puissent, lors de l'examen, faire la preuve de leurs connaissances pratiques.

« Art. 18. — L'élève ayant suivi l'enseignement par correspondance ne pourra recevoir un diplôme d'ingénieur et en faire usage que s'il justifie de cinq années de pratique accomplies, postérieurement à l'âge de 18 ans, dans la spécialité qu'il a choisie. De même, un diplôme d'ingénieur ne pourra être délivré à un candidat ayant suivi l'enseignement par correspondance, que si ce candidat justifie de trois années d'études régulièrement poursuivies dans l'établissement autorisé à délivrer le diplôme.

« Des dérogations à ces prescriptions pourront être accordées par la commission permanente du conseil supérieur de l'enseignement technique, aux élèves diplômés de certaines grandes écoles, dont elle établira la liste.

« Le programme des matières demandées à l'examen pour chaque spécialité devra être soumis à la commission permanente du conseil supérieur de l'enseignement technique et approuvé par elle.

« Art. 19. — Toutes infractions aux dispositions qui précèdent ou fausses déclarations ou publications, tromperies ou manœuvres pratiquées par les dirigeants d'une institution privée d'enseignement technique, dans le but d'induire en erreur l'administration ou la commission permanente du conseil supérieur de l'enseignement technique, ou le public, sur la véritable situation de l'institution, seront punies d'une des peines prévues à l'article 21. »

Ce texte fut présenté au conseil supérieur de l'enseignement technique, dans sa session du 13 décembre 1923.

Ensuite, l'administration tenant compte des vœux du conseil supérieur de l'enseignement technique et aussi des vœux de la direction de l'enseignement supérieur au ministère de l'instruction publique, prépara un nouvel avant-projet.

Dans ce troisième texte, à part quelques changements de rédaction dans l'article premier, nous consi-

tatons la suppression de tout le titre III, articles 16 à 19, du projet de la commission des titres d'ingénieur, dont copie est donnée ci-dessus. Ce sont précisément tous les articles du projet qui déterminaient les conditions dans lesquelles l'enseignement par correspondance pouvait être autorisé à délivrer des diplômes d'ingénieur.

Quelle conclusion pouvait-on tirer de cette différence entre le deuxième et le troisième textes de l'avant-projet? L'administration avait-elle, à cette époque, l'intention d'exclure du bénéfice de la loi toutes les écoles privées par correspondance, en leur interdisant le droit de délivrer des diplômes, tout en leur laissant l'entière liberté des cours par correspondance? Ou bien, le but était-il d'entraîner la fermeture pure et simple de toutes les écoles techniques privées par correspondance?

Le but n'est pas nettement défini. Au surplus, en raison d'avis divergents donnés par plusieurs départements ministériels, l'administration arrêta tous les travaux d'étude en 1924, estimant « prématuré de poursuivre le dépôt du projet de loi ».

De 1924 à 1929, les abus de la délivrance des diplômes par certaines écoles techniques privées se poursuivent et se multiplient. En conséquence, la direction de l'enseignement technique, le 31 janvier 1929, décide de réunir à nouveau la commission des titres d'ingénieur, en augmentant le nombre de membres. Elle remet à ceux-ci à la fois le premier texte préparé en 1923 par l'ancienne commission des titres d'ingénieur et le second texte établi par l'administration et amputé du titre III, réglementant l'attribution des diplômes par les écoles privées par correspondance.

Cette seconde commission des titres d'ingénieur tint environ douze séances, entre le 1^{er} février 1929 et le 14 avril 1931. Elle se déclara favorable, en vertu de la liberté de l'enseignement, au maintien des écoles par correspondance, à la condition qu'elles soient strictement réglementées et contrôlées.

Le problème des conditions dans lesquelles ces écoles pourraient être autorisées à fonctionner d'une part et à délivrer des diplômes, d'autre part, semble bien toujours être la pierre angulaire des travaux préparatoires de la loi et le principal souci de la commission.

Après de nombreux échanges de vues, cette nouvelle commission des titres d'ingénieur adopte en 1931 un avant-projet définitif, qui servira de base au projet de loi du Gouvernement, déposé sur le bureau de la Chambre des députés, le 16 juin 1931, sous le n° 5213.

Dans l'exposé des motifs, le Gouvernement déclara : « Les travaux de la commission des titres d'ingénieur ont abouti au projet actuel. »

Mais il omit de signaler que si la presque totalité des articles de l'avant-projet étudié par la commis-

sion étaient insérés dans le projet de loi dans leur texte réel, une différence très importante existait dans la rédaction de l'article 8 visant les écoles techniques privées par correspondance.

L'article 8 du texte de l'avant-projet, qui était le résultat des travaux des deux commissions successives des titres d'ingénieur était ainsi conçu :

« Les établissements ayant qualité pour décerner le diplôme d'ingénieur pourront, après avis favorable de la commission des titres d'ingénieur, être autorisés à délivrer, après examen, des titres d'ingénieur à des élèves ayant au moins cinq ans de pratique industrielle comme techniciens et ayant reçu d'une façon régulière un enseignement professionnel méthodique par correspondance. »

Cet article 8 déterminait les conditions auxquelles les établissements de l'enseignement technique privés pouvaient être autorisés à délivrer, après examen, des titres d'ingénieur à des élèves par correspondance. Il était complété par l'article 9 précisant les conditions dans lesquelles les autodidactes, les auditeurs libres de diverses écoles et les élèves par correspondance pouvaient obtenir le diplôme d'ingénieur.

Ces deux articles 8 et 9 formaient un ensemble de textes aussi parfaits que possible, dont la précision était susceptible de mettre fin aux abus du commerce des diplômes. — Ils n'ont pas manqué d'éveiller certaines appréhensions.

Ce n'est pas sans surprise que nous constatons dans le projet de loi déposé à la Chambre des députés, le 16 juin 1931, les modifications apportées par le Gouvernement au texte de l'article 8, tel qu'il avait été préparé par la commission des titres d'ingénieur.

Ce texte, qui fut ultérieurement voté par la Chambre sans débats, est ainsi rédigé :

« Les écoles techniques privées par correspondance qui délivrent à leurs élèves des diplômes d'ingénieur comme sanction d'un enseignement régulier et méthodique et à la suite d'examens qui ont été constamment entourés de garanties suffisantes, pourront être exceptionnellement autorisées sur leur demande, par décision du ministre chargé de l'enseignement technique, à continuer à délivrer des diplômes à ceux de leurs élèves qui auront satisfait à un examen et qui auront accompli comme techniciens dans une entreprise de leur spécialité un stage de trois ans, dont la moitié au moins devra avoir été effectuée avant l'examen.

« Les conditions de la délivrance du diplôme par ces écoles, ainsi que les dispositions relatives aux anciens diplômés et aux élèves en cours d'études au moment de la promulgation de la loi seront fixées par décret. — Le même décret organisera le contrôle des études et des examens. »

Nous ne saurions certes refuser à tout Gouvernement le droit de modifier un avant-projet de loi préparé par une commission, mais les critiques que nous

apportons ci-dessous au nouvel article 8 justifient les regrets que nous éprouvons de cette substitution.

En effet, l'article 8 du projet de loi, tel qu'il fut voté par la Chambre des députés, loin de servir à lutter contre les abus notoires des écoles qui se livrent au commerce des diplômes, nous fait craindre qu'il ait pour conséquences, s'il était adopté par le Sénat sans modifications, de consacrer légalement des méthodes que le Parlement, le Gouvernement, tous les groupements d'ingénieurs et l'opinion publique sont unanimes à condamner.

Dans son premier paragraphe, cet article 8 fait apparaître un avantage exceptionnel accordé aux élèves par correspondance, en réduisant leur stage technique à trois ans et en leur donnant, en outre, la faculté de passer l'examen au bout de dix-huit mois seulement de stage. Cette mesure n'est pas seulement un avantage exceptionnel; elle est aussi et surtout une contradiction apparente et indiscutable avec l'article 9, qui spécifie que les élèves par correspondance doivent justifier de cinq ans de préparation industrielle comme techniciens, avant de passer l'examen.

Comment concilier ce régime de faveur prévu par l'article 9 avec les conditions normales, exposées dans l'article 9 du même projet de loi?

Si nous poursuivons l'étude du premier paragraphe de l'article 8 du projet, nous constatons en outre qu'une simple décision du ministre chargé de l'enseignement technique suffit pour autoriser exceptionnellement les écoles techniques privées par correspondance à continuer à délivrer des diplômes à leurs élèves.

Cette rédaction apporte une modification considérable au texte primitif, en tant qu'elle dispense les dites écoles privées par correspondance de l'avis favorable de la commission du titre d'ingénieur prévu à l'article 3 du projet.

C'est là un privilège anormal et exorbitant, puisque l'essence même du projet de loi est contenue dans l'article 3 qui prévoit que la commission du titre d'ingénieur est juge des programmes et de l'enseignement des écoles techniques privées, susceptibles de délivrer des diplômes d'ingénieur.

Le second paragraphe de l'article 8 précise et confirme ce privilège en disant que les conditions ainsi que le contrôle des études et des examens, de la délivrance du diplôme par les écoles techniques privées par correspondance, sont fixés par décret, sans rappeler la nécessité de l'avis favorable de la commission du titre d'ingénieur.

Ce dernier paragraphe de l'article 8 détruit donc à l'avance les conditions législatives prévues dans l'article 9 subséquent qui indique que pour les techniciens autodidactes, les auditeurs libres et autres élèves par correspondance, les conditions de la délivrance des diplômes sont fixées par décret, sur avis favorable de la commission du titre d'ingénieur.

En résumé, l'article 3, tel qu'il nous est présenté, déforme complètement l'esprit de l'avant-projet de loi, en créant, au profit des écoles techniques privées par correspondance, un régime particulier exceptionnel. Le fait que les décrets peuvent être pris sans avis favorable de la commission du titre d'ingénieur peut faire craindre que les abus constatés, loin d'être réprimés, ne se trouvent en quelque sorte légalisés dans l'avenir.

Votre commission du commerce a estimé qu'il y avait lieu de revenir au texte qui avait été préparé jadis par la commission du titre d'ingénieur dans l'avant-projet de loi, texte qui est de nature à donner au Parlement toute certitude que le commerce des diplômes pourra être définitivement supprimé.

Cette opinion se trouve considérablement renforcée par le fait que M. François Merlant, député, chargé par la commission du commerce de la Chambre du rapport de ce projet de loi, avait, dans un premier rapport en date du 16 février 1932, sous le n° 6390, et dans un second rapport en date du 11 juillet 1932, pris soin d'ajouter dans les paragraphes 2 de l'article 8, les mots : « après avis de la commission du titre d'ingénieur ».

Par contre, après le retrait du projet de l'ordre du jour de la Chambre des députés, le 11 juillet 1932, M. Merlant, dans un troisième rapport en date du 23 mars 1933, sous le n° 1611, nous informe que la commission du commerce de la Chambre a décidé d'abandonner cette condition.

Le rappel de cette variation dans la décision de la commission du commerce de la Chambre des députés n'a d'autre but que de montrer la nécessité dans laquelle nous nous trouvons, non pas de modifier le texte de l'article 8 qui nous est présenté, mais de le remplacer intégralement par le texte primitif élaboré par la commission compétente.

Si cette variation dans les rapports de la commission du commerce ne s'était pas produite à la Chambre des députés, nous vous aurions proposé de voter le texte actuel, malgré les dangers de sa rédaction, et nous aurions exigé de M. le ministre de l'éducation nationale que nous soient donnés des apaisements dans le décret qu'il devait prendre en application dudit article 8. Mais que vaudrait devant le conseil d'état le texte d'un décret dans lequel le ministre, chargé de l'application de la loi imposerait, comme condition de fonctionnement des écoles privées, l'avis préalable de la commission du titre d'ingénieur, alors que la commission du commerce de la Chambre a volontairement écarté cette modalité.

Votre commission du commerce est d'avis que l'importance de la législation envisagée justifie au besoin quelque retard dans le vote de la loi. Nous ne saurions nous exposer à voir promulguer un texte dont les effets auraient pour but de confirmer et de légaliser les abus que nous voulons combattre. Bien au

contraire, nous demandons même à M. le ministre de l'éducation nationale, quand la Chambre aura ratifié le texte adopté par le Sénat et qui vous est présenté par votre commission du commerce, sous forme d'amendement, de bien vouloir, dans le décret prévu par le second alinéa de l'article 9, insérer les conditions les plus rigoureuses de délivrance de diplômes aux élèves par correspondance.

Nous souhaitons, notamment, que la constitution du jury soit soumise au ministre compétent et qu'il ne soit pas composé, pour plus d'un tiers, par des membres proposés par le directeur de l'école intéressée.

En outre, ces diplômes d'ingénieur des écoles privées ne sauraient être délivrés revêtus du visa officiel ou d'une mention pouvant exposer qu'ils ont un caractère officiel.

La rigueur que nous montrons à l'égard des écoles techniques privées par correspondance ne saurait en quoi que ce soit réduire le mérite que nous reconnaissons au mode d'enseignement par correspondance. Nous ne saurions discuter l'utilité, les bienfaits et la nécessité de cet enseignement, qui s'est développé depuis une trentaine d'années et rend les plus grands services à des travailleurs intelligents de toutes situations et de tous grades qui, retenus par leur profession loin des centres d'enseignement peuvent, par ce moyen, acquérir un certain nombre de données techniques élevant leur niveau intellectuel et leurs capacités professionnelles.

Nous tenons à souligner la différence qui existe dans notre pensée entre la liberté des cours par correspondance qui relève du principe de la liberté de l'enseignement et, ce qui est toute autre chose, le contrôle nécessaire des conditions dans lesquelles le diplôme d'ingénieur peut être attribué aux élèves qui ont utilisé ce genre d'enseignement.

Il appartient au Parlement de protéger la valeur intellectuelle des jeunes gens qui ont travaillé plusieurs années de leur existence, au prix de sacrifices souvent très lourds, pour obtenir un diplôme d'ingénieur. Leur valeur intellectuelle représente pour la nation tout entière, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de nos frontières, un capital dont nous devons, par tous les moyens, empêcher la dévalorisation. Les mesures que nous préconisons sont d'autant plus nécessaires que le nombre des étudiants qui poursuivent aujourd'hui des études supérieures augmente de jour en jour, au moment précis où une crise économique sans précédent rend de plus en plus malaise l'emploi des diplômés qu'ils ont acquis.

La valeur morale d'un pays s'accroît avec la qualité et la compétence des hommes qui le composent. Si nous laissons multiplier à l'infini, et sans les garanties indispensables, les titres d'ingénieur diplômé, nous abaisserons le niveau moyen des techniciens de notre pays. La France est une nation de cadres, dont les

individus sont souvent recherchés à l'étranger pour des travaux techniques, et dont les hommes sont appelés à diriger et à organiser un immense empire colonial. Nous ne pourrions soutenir notre réputation intellectuelle mondiale et être dignes de l'empire qui nous est confié si nous hésitons un instant à voter les mesures sages qui avaient été longuement étudiées par une commission dite « des titres d'ingénieurs », composée d'hommes éminents et particulièrement compétents.

En conséquence, votre commission du commerce vous propose de remplacer dans le projet de loi l'article 8 présenté par le Gouvernement et voté sans débats par la Chambre des députés, par le texte d'un amendement qui reproduit intégralement le texte arrêté primitivement par la commission des titres d'ingénieur, chargée de l'étude de l'avant-projet et dont les travaux sont rappelés ci-dessus.

SENAT

(Session extr. — Séance du 18 décembre 1933.)

J. O. Annexe N° 664, p. 1162 et s.

RAPPORT, fait au nom de la commission de l'administration générale, départementale et communale, chargée d'examiner la proposition de loi de MM. Henry Chéron et Léon Perrier, tendant à modifier le 7^e alinéa de l'article 147 de la loi du 16 avril 1930, relatif au régime des ressources permettant aux communes d'entretenir leurs **chemins vicinaux** et leurs **chemins ruraux reconnus** (amendement au projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1933), par M. Coucoureux, sénateur. (Renvoi, pour avis, à la commission des finances.)

Messieurs, l'article 147 de la loi du 16 avril 1930 que l'on vous propose de modifier est l'aboutissement des longs efforts qui tendaient à rendre ou à donner aux communes des ressources leur permettant d'entretenir leurs chemins vicinaux et aussi leurs chemins ruraux reconnus.

La circulation automobile, de plus en plus intense, nécessitait le classement dans le réseau national de quantités de routes départementales, de chemins de grande communication ou d'intérêt commun. La loi de 1930 fixa à 40.000 kilomètres la longueur des nouvelles routes nationales qui seraient classées. Les départements devaient, en échange des avantages que leur procureraient ces classements, abandonner aux communes (sauf création facultative entre elles d'un fonds commun à concurrence au maximum d'une journée) le produit des journées de prestation.

Au cas où les économies réalisées par les départements du fait des classements dans la voirie nationale seraient inférieures aux ressources à restituer par eux aux communes, l'État prenait l'engagement de les indemniser pendant 5 ans à dater du 1^{er} jan-

vier 1933 ou de l'époque des classements s'ils se produisaient avant.

L'amendement qui vous est soumis aurait un double effet : 1° décharger l'État de son engagement d'indemniser les départements ; 2° permettre à ceux-ci de couvrir leur déficit en reprenant aux communes le produit des journées de prestation, jusqu'à une journée et demie au maximum.

I

La loi de 1930 en indiquant qu'il serait pourvu au déficit possible créé dans les budgets départementaux par des subventions de l'État pendant une période de 5 ans à partir de l'achèvement du classement des 40 mille kilomètres a eu soin de préciser dans son article 148 que la loi de finances déterminerait chaque année le montant des subventions accordées aux départements : ces subventions étant réparties entre eux par la commission spéciale instituée par la loi de finances du 30 décembre 1928. Au budget de 1933, le crédit inscrit fut de 5 millions et les départements produisirent des demandes s'élevant à 125 millions. La répartition du crédit n'a pas été faite encore mais sera connue incessamment.

Il ne semble pas possible à votre commission de vous demander de statuer à l'heure actuelle sur l'augmentation, le maintien ou la suppression de ce crédit. Vous devez, à son avis, attendre d'autant plus à ce sujet les propositions du Gouvernement dans la loi de finances que les services du ministère de l'intérieur sont loin d'être d'accord sur les chiffres du déficit réel avec les départements.

II

Votre commission pense surtout qu'il n'est pas possible d'admettre que l'État se trouverait naturellement dégagé de son obligation par le fait qu'on autoriserait les départements, à concurrence de leur déficit, à reprendre aux communes le produit des journées de prestation.

La loi de 1930, en faisant bénéficier les communes de ces ressources supplémentaires a indiqué qu'elles seraient « affectées aux travaux et à la gestion des chemins vicinaux ordinaires et des chemins ruraux reconnus ».

Sur l'invite du législateur, la plupart des communes ont disposé de ces sommes en faveur de leurs chemins vicinaux et de leurs chemins ruraux reconnus ; beaucoup ont procédé à des reconnaissances que l'absence de ressources avaient empêchées jusqu'alors, il n'est pas possible, c'est l'avis de votre commission, de leur enlever ces ressources après qu'elles en ont disposé.

Pas un conseil général sans doute n'y consentirait et il nous semble peu indiqué de leur donner, en apparence, le droit de choisir, alors que la solution leur est imposée en fait par la situation de leurs communes.

La loi de 1930 avait prévu d'ailleurs le déficit que causerait la réforme et si elle prévoyait des subventions de l'Etat pendant la période d'adaptation, elle eut soin d'indiquer, d'ores et déjà, les sources auxquelles les départements pourraient puiser pour y faire face. L'article 142, alinéa 2, précise en effet que si les départements sont tenus de restituer aux communes le produit des journées de prestation, ils continueront « à faire appel librement aux ressources ordinaires et aux centimes spéciaux prévus par l'article 8 de la loi du 21 mai 1836 » pour l'entretien des routes à leur charge.

Votre commission estime dès lors qu'il serait tout à fait regrettable de revenir sur le timide pas fait en 1930 dans le sens d'une réforme de l'organisation de notre voirie en France, réforme qui s'impose de plus en plus et que votre commission souhaite de voir examiner par le Gouvernement dans son ensemble le plus rapidement possible; elle conclut, en attendant, comme à un minimum indispensable, au maintien de la loi du 16 avril 1930 et au rejet de la disposition qui vous est proposée.

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — Le septième alinéa de l'article 147 de la loi du 16 avril 1930 est modifié comme suit :

« Au cas où les économies réalisées par les départements du fait du classement dans la voirie nationale de routes et chemins appartenant à la voirie départementale seraient inférieures aux ressources devant être restituées aux communes en vertu des dispositions qui précèdent, le déficit constaté pourra être couvert, suivant délibération du conseil général intéressé, par un prélèvement d'égale somme sur le produit des journées de prestation, sans pouvoir, toutefois, excéder le montant d'une journée et demie.

« Les dispositions ci-dessus seront applicables à partir du 1^{er} janvier 1934. »

CHAMBRE DES DEPUTES

(Session extr. — Séance du 19 décembre 1933.)

J. O., Annexe N° 2739, p. 932

RAPPORT fait au nom de la commission des Finances chargée d'examiner le projet de loi portant **fixation du budget général de l'exercice 1934** (travaux publics), par M. Bedouce, député.

Messieurs, le projet de budget des travaux publics présenté par le Gouvernement pour l'exercice 1934, a subi des compressions réitérées qui ont finalement réduit les crédits des grands services publics dont il a charge à des sommes inférieures aux besoins réels.

La commission des finances ne pouvait rétablir les crédits à leur chiffre normal sans compromettre gravement l'équilibre budgétaire, péniblement réalisé.

C'est plus de 300 millions qu'il était nécessaire d'ajouter aux crédits proposés pour rendre aux routes, aux ports et aux canaux des disponibilités égales à celles qui ont assuré l'exercice normal en 1933.

La Commission et son rapporteur n'ont pu, comme le ministre des Travaux publics l'avait déjà fait, d'ailleurs, que formuler les plus expresses réserves, pour le cas où aucun projet d'outillage national n'étant voté dans les premiers mois de l'année 1934, les services ne pourraient être assurés sans faire appel à des crédits supplémentaires.

Nous avons dressé une série de tableaux qui, pour chaque service : routes, ports, canaux, électricité, mines, établissent la comparaison des crédits alloués par chapitre pour les exercices courus de 1924 à 1933 et proposés pour 1934; un coup d'œil sur ces tableaux permet de se rendre compte de la croissance rapide des dépenses au cours des dix dernières années.

Voici d'abord les routes :

Crédits (budgétaires, supplémentaires et de fonds de concours) alloués de 1924 à 1933 et crédits proposés pour 1934.

ROUTES

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1924	1925	1926	1927	1928
	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.
Routes et ponts. — Entretien.	216 644 213	222 268 593	303.957.012	468.910.430	500.199 924
Entretien du nouveau réseau.	»	»	»	»	»
Entretien des chaussées de Paris.	4 557 000	6 000.000	6 000 000	6 000.000	6.000.000
Route nationales. — Construction et amélioration.	3 029 252	2 993.780	4.212 588	4.661 250	7.081.383
Ponts. — Construction et grosses répara- tions.	4.054.001	4.168 690	3.870.916	5.043.007	4.560 400
Fonctionnement des véhicules automobi- les de transp. de personnel et de matér.	16 250.000	16.000.000	16.000.000	23.000.000	(2) 6.500 000
Réparation des dégâts exceptionnels causés aux routes nationales.	10 177.580	4 190 000	3 510.000	5.710 000	6.100.000
Suppression des passages à niveau.	»	»	»	»	»
Cantonniers. — Salaires et indemn. (1).	»	»	»	»	»
Totaux	254.712.109	255.621.081	337.550.516	513.324.687	530.441.707

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1929	1920	1931	1932	1933	PROPOSÉ pour 1934
	(Budget de 15 mois)			(Budget de 9 mois)	(Non compris les fonds de concours)	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Routes et ponts. — Entretien.....	892.666.512	697.700.449	706.920.244	507.215.031	625.400.000	742.794.000
Entretien du nouveau réseau.....	»	100.000.000	290.231.274	374.060.235	400.000.000	
Entretien des chaussées de Paris.....	14.068.750	11.055.000	11.820.000	8.865.000	11.820.000	11.820.000
Route nationales. — Construction et amélioration.....	14.998.888	15.256.412	19.157.633	11.262.741	13.500.000	12.150.000
Ponts. — Construction et grosses réparations.....	13.376.621	25.711.142	25.905.442	15.286.237	18.000.000	16.200.000
Fonctionnement des véhicules automobiles de transp. de personnel et de matér.	8.000.000	6.400.000	6.400.000	6.300.000	8.200.000	7.500.000
Réparation des dégâts exceptionnels causés aux routes nationales.....	7.820.000	17.431.000	3.176.511	303.000	Mémoire.	Mémoire
Suppression des passages à niveau.....	»	3.125.000	2.232.400	1.500.000	1.800.000	12.000.000
Cantonniers. — Salaires et indemn. (1).	»	82.070.000	146.650.579	122.757.747	161.000.000	154.000.000
Totaux	950.930.771	958.749.603	1.212.494.083	1.047.549.991	1.239.720.000	956.464.000
Total des crédits alloués de 1924 à 1933 inclus.....					7.301.094.548	

(1) Ce chapitre a été créé au budget de 1930 : il supporte le paiement des salaires et indemnités des cantonniers des routes nationales, des voies navigables et des ports maritimes. Jusque-là ces dépenses étaient imputées sur les chapitres respectifs d'entretien.

(2) La diminution importante qui existe, par rapport à 1927, s'explique par le fait que les dépenses de transport de matériel ont été transférées au chapitre d'entretien des routes.

Si nous analysons, à titre d'exemple, le chapitre de l'entretien des routes, nous voyons qu'en 1924 la dépense s'élevait à 216 millions, qu'elle atteignait déjà 303 millions en 1926, sans que cependant les routes détériorées par la longue période de guerre aient pu être complètement restaurés ; seuls, quelques grands itinéraires avaient été rendus à peu près praticables.

Mais de 1926 à 1929, la remise en état est poursuivie à un rythme accéléré, et la dépense passe de 303 millions en 1926 à 468 millions en 1927, à 500 millions en 1928, à plus de 700 millions pour les douze mois de 1929, et 892 millions pour cet exercice étendu qui fut de quinze mois.

C'est sur l'initiative de la commission des Finances que le Parlement a résolument abordé et mené à bien cette entreprise de restauration de notre réseau routier.

La remise en état de l'ancien réseau routier (40.000 kilomètres) n'était pas encore achevée que, toujours sur l'initiative de la commission des Finances de la Chambre, un nouveau réseau de 40.000 kilomètres, pris sur les routes départementales les plus fréquentées, était incorporé au réseau national qui passait ainsi à 80.000 kilomètres ; dès lors, les crédits pour les deux réseaux ancien ou nouveau montaient : de 797 millions exercice 1930, à 997 millions exer-

cice 1931, à 881 millions exercice 1932, à 1.025 millions exercice 1933.

Mais la France avait, dès 1933, reconstitué le plus beau réseau routier du monde, et les résultats heureux de cette restauration se faisaient sentir dans l'économie nationale, au point que, échappant à la crise générale dont se plaignent toutes les industries françaises tributaires de la route, et notamment celles de l'automobile, étaient les seules qui maintenaient et développaient même leur activité.

Qu'il nous soit permis de le marquer au passage : ceci constitue la preuve formelle que, seule, cette politique audacieuse d'activisme, dont nous constatons ici les heureux résultats, était susceptible d'arrêter ou d'atténuer la crise, dans les autres branches de l'économie nationale.

C'est à juste titre que la législature de 1928-1932 a pu se glorifier d'avoir ressuscité la prospérité routière du pays ; la législature de 1932-1936 risque, si nous n'y prenons garde, d'être celle qui aura compromis cette magnifique renaissance.

Dira-t-on que nous exagérons ?

Qu'on veuille bien reprendre l'examen des chiffres du tableau des crédits alloués aux routes, en prenant toujours pour exemple le chapitre de l'entretien : le budget pour 1933 consacrait 625 millions à l'ancien réseau, ce qui permit, en plus de l'entretien normal,

de parachever la remise en état de l'ancien réseau et même de l'entreprendre avec vigueur sur le nouveau réseau, doté pour sa part de 400 millions.

1.025 millions au total étaient consacrés, en 1933, à l'ensemble des deux réseaux.

En regard de cette somme, 742 millions seulement sont proposés pour l'ensemble des deux réseaux en 1934, soit 283 millions de moins, réduction voisine de 28 %.

Qui pourrait prétendre sérieusement que le fléchissement bien faible des prix des matériaux puisse compenser cette baisse de crédits ?

La vérité, que votre rapporteur doit vous dire en toute franchise, c'est que ce crédit de 742 millions suffira péniblement à assurer l'entretien, à condition même de le réduire sensiblement.

Tous travaux de remise en état, notamment sur le nouveau réseau, où il y a encore beaucoup à faire, devront être immédiatement abandonnés.

Cet abandon se réalise déjà dans beaucoup de départements, non sans soulever de nombreuses protestations des populations directement intéressées et plus généralement de tous les usagers de la route.

Crédits budgétaires, supplémentaires et de fonds de concours

Crédits (budgétaires, supplémentaires et de fonds de concours) alloués de 1924 à 1933 et crédits proposés pour 1934.

PORTS MARITIMES (1)

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1924	1925	1926	1927	1928
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Entretien	»	»	»	37.182.153	44.382.794
Travaux neufs	»	»	»	113.089.693	115.371.851
Remboursement d'avances pour les travaux des ports maritimes	»	»	»	19.500.000	25.576.279
Subventions aux ports autonomes	»	»	»	5.450.000	5.450.000
Phares, balises, etc. — Entretien	»	»	»	7.794.035	8.087.310
Phares, balises, etc. — Amélioration et radiophares	»	»	»	3.497.200	3.914.975
Travaux de défense contre la mer	»	»	»	812.500	737.500
Travaux particuliers de défense contre la mer (littoral du Bas-Médoc)	»	»	»	»	»
Totaux	»	»	»	187.325.581	203.520.709

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1929 (Budget de 15 mois)	1930	1931	1932 (Budget de 9 mois)	1933 (Non compris les fonds de concours)	PROPOSÉ pour 1934
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Entretien	62.498.143	53.250.639	52.977.916	35.922.029	45.000.000	40.500.000
Travaux neufs	394.208.207	232.480.586	231.904.356	99.326.090	81.350.000	65.931.000
Remboursement d'avances pour les travaux des ports maritimes	12.925.000	11.500.000	6.882.201	5.570.883	6.129.639	5.804.294
Subventions aux ports autonomes	6.812.500	5.450.000	5.450.000	4.087.500	5.450.000	4.905.000
Phares, balises, etc. — Entretien	11.558.200	11.365.870	11.428.810	8.129.130	10.450.000	10.450.000
Phares, balises, etc. — Amélioration et radiophares	5.916.039	8.294.666	8.174.133	5.748.400	7.000.000	6.500.000
Travaux de défense contre la mer	625.000	500.000	1.000.000	900.000	1.200.000	450.000
Travaux particuliers de défense contre la mer (littoral du Bas-Médoc)	4.497.840	6.866.836	»	6.983.997	8.078.001	6.723.334
Totaux	499.040.929	339.708.597	317.817.416	166.668.029	164.657.640	141.263.334
Total des crédits alloués de 1927 à 1933 inclus . . . . .	.....	.....	.....	.....	1.868.738.901	.....

(1) Jusqu'en 1927, les ports maritimes ont été rattachés au budget de la marine marchande.

Cela est d'autant plus pénible et fâcheux que cet abandon coïncide avec la mise en application de la surcharge fiscale de 50 centimes par litre d'essence.

Disons tout net notre pensée : il ne sera pas possible de persister dans cette voie.

Beaucoup de routes du nouveau réseau font désormais partie de grands itinéraires ; elles doivent forcément comporter les caractéristiques techniques des autres tronçons du même itinéraire qui faisaient déjà partie de l'ancien réseau.

A la même circulation, aux mêmes vitesses, aux mêmes intensités de trafic, doivent correspondre les mêmes dispositifs, soit : largeur des voies charretières, redressement des virages, amélioration des tournants, suppression des obstacles à la visibilité, signalisation, etc.

Les crédits antérieurs avaient permis d'entreprendre ce vaste programme sur un très grand nombre de points.

Est-il possible de l'abandonner ? Non !

Mais alors la conclusion s'impose : ce qui ne pourra plus désormais être entrepris sur les crédits normaux du budget devra faire l'objet d'une dotation spéciale, par crédits de premier établissement sur un plan d'outillage national ou sur un simple cahier de crédits supplémentaires.

Encore faudra-t-il que cette dotation ne tarde pas trop à venir, si l'on ne veut pas perdre le bénéfice de tous les petits travaux qui avaient pu être commencés et qu'on se proposait de poursuivre dans toutes les subdivisions de notre réseau.

Cette préoccupation n'est pas la seule : l'entretien normal pourra-t-il au moins être assuré ?

Peut-être ! Mais à la condition expresse que la plus stricte économie préside à la répartition des matériaux, que les méthodes le plus efficaces soient généralisées, que les contrôles les plus sévères soient exercés partout, toujours, que les gaspillages ou les mal-façons soient sévèrement réprimés.

On devra notamment renoncer à tout parti pris, déterminer, par des expériences bien contrôlées, quelle est la méthode la plus réellement économique à employer pour chaque travail : régie ou entreprise.

Là où la régie sera choisie, une fidèle comptabilité permettra de connaître les prix de revient exacts ; là où l'entreprise sera préférée, des contrôles sévères permettront de ne payer que les travaux réellement exécutés.

Des critiques répétées ont signalé la fraude qui s'exercerait en particulier sur le comptage des parcours de rouleaux compresseurs ; des instructions seront données pour confronter les parcours réellement exécutés, avec les chiffres marqués par les compteurs, et, dans les cas de fraude constatée, on ne devra pas hésiter à sévir vigoureusement ; l'intérêt des entreprises honnêtes et de l'administration l'exige impérieusement. C'est à ce prix, mais à ce prix seulement, qu'il

est encore permis d'espérer que l'entretien de nos routes, au cours de l'exercice 1934, n'aura pas trop à souffrir de l'insuffisance des crédits.

On ne devra pas perdre de vue que des dispositions spéciales devront être prises sans retard si l'on ne veut pas que la remise en état et les améliorations jugées nécessaires par tous soient continuées ou, si cela était absolument impossible, reprises le plus tôt possible.

PORTS

Pour les ports, le tableau ne relate les crédits que depuis l'exercice 1927, les exercices antérieurs ne figurant pas au budget des travaux publics, mais au budget de la marine marchande.

La comparaison ne peut donc s'établir que pour ces huit années 1927 à 1934.

L'analyse révèle de grandes différences sur les crédits d'entretien, mais surtout sur les sommes consacrées aux travaux neufs.

C'est ainsi que, partis de 37 millions en 1927, les crédits d'entretien ont pu s'élever à une moyenne de 50 millions pour les douze mois de 1929, 1930, 1931, 1932, mais qu'ils fléchissent à 45 millions dès 1933 pour retomber à 40 millions et demi en 1934.

Il faudra ici, tout le zèle, toute la vigilance des fonctionnaires de l'Etat et l'exercice du contrôle constant le plus attentif pour que l'entretien n'ait pas trop à souffrir de ces réductions massives.

Encore faut-il s'attendre à des relèvements, soit par crédits supplémentaires, soit pour l'exercice 1935, si certains entretiens peuvent être différés jusque-là.

Des écarts plus sensibles encore s'accusent sur les dépenses des travaux neufs.

Après avoir atteint 300 millions pour onze mois en 1929, elles fléchissent à 232 millions en 1930-1931, 130 millions (douze mois de 1932) s'abaissent brusquement à 81 million en 1933, pour tomber en 1934 à 65 millions, soit à près de la moitié des crédits de 1927, qui, pourtant, étaient déjà jugés bien insuffisants.

Le plan que la promesse des prestations en nature avait permis d'envisager, a subi le sort des prestations ; c'est pour parer aux conséquences de cet abandon que nous avons successivement repris nos plans d'outillage national, en suggérant les méthodes de financement qui en auraient assuré l'exécution.

Une timide amorce de ces plans a pu être tentée grâce aux crédits exceptionnels de 1929, 1930, 1931 : mais les crédits exceptionnels disparus, les plans devront-ils être abandonnés ?

Il faut le craindre, si Gouvernement et Parlement ne se décident pas à tenter le grand effort nécessaire pour la remise en état de l'outillage national.

On voudra bien excuser l'auteur de ce rapport, si après avoir pris, dès 1919, l'initiative du plan de restauration de tous nos services publics, après avoir

répété depuis 1927 dans tous ses rapports, les raisons qui militaient en faveur d'une telle entreprise, il n'ose plus aujourd'hui reprendre cette démonstration; mais on lui permettra de constater, non sans regret, que plus on attend, plus les difficultés grandissent, plus la grande entreprise qu'il avait conçue devient aléatoire!

C'est plus de cinq milliards qu'il fallait consacrer

aux travaux neufs de nos ports, et voici qu'après leur avoir attribué à grand-peine un milliard en six ans, on s'arrête à un chiffre annuel, qui, s'il n'était pas relevé par des mesures exceptionnelles, entraînerait l'abandon et la ruine de nombreux et importants travaux, ou leur reprise à un rythme tel qu'il faudrait trente ans pour les réaliser. Faut-il donc, là aussi, abandonner tout espoir?

Crédits (budgétaires, supplémentaires et de fonds de concours) alloués de 1924 à 1933 et crédits proposés pour 1934.

VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1924	1925	1926	1927	1928
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Entretien	37.045.017	40.543.343	41.250.637	42.879.875	43.906.986
Amélioration	61.665.480	65.383.263	67.049.497	72.490.315	58.247.244
Travaux de défense contre les eaux . . .	800.000	521.000	707.577	733.333	1.000.000
Port de Strasbourg	850.000	»	400.000	20.402.308	23.964.588
Fonctionnement de l'organisme unique des ports de Strasbourg et de Kehl . . .	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
Ouvrages de protection des centres habités et des propriétés agricoles	»	»	88.665	103.335	215.939
Travaux de protection spéciaux contre les inondations	»	»	»	5.000.000	800.100
Système d'endiguement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche . . .	»	»	»	»	»
Totaux	100.610.947	106.697.606	109.746.376	141.859.166	128.384.857

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1929 (Budget de 15 mois)	1930	1931	1932 (Budget de 9 mois)	1933 (Non compris les fonds de concours)	PROPOSÉ pour 1934
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Entretien	65.261.289	51.473.735	51.909.219	35.448.750	45.000.000	40.500.000
Amélioration	100.609.073	94.358.446	102.689.829	62.755.021	63.000.000	47.250.000
Travaux de défense contre les eaux . . .	1.713.550	2.000.000	3.000.435	2.158.294	3.000.000	1.500.000
Port de Strasbourg	31.500.000	20.650.280	21.000.380	15.429.080	17.000.000	12.000.000
Fonctionnement de l'organisme unique des ports de Strasbourg et de Kehl . . .	88.500	»	»	»	»	»
Ouvrages de protection des centres habités et des propriétés agricoles	»	»	1.000.000	»	»	Mémoire
Travaux de protection spéciaux contre les inondations	3.743.004	18.726.755	24.450.709	1.511.578	»	Mémoire
Système d'endiguement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche . . .	»	»	»	»	6.000.000	5.400.000
Totaux	212.915.416	187.209.216	204.050.572	117.302.723	134.000.000	106.650.000
Total des crédits alloués de 1924 à 1933 inclus . . . . .	.....	.....	.....	.....	1.432.776.429	.....

CANAUX : NAVIGATION INTÉRIEURE

Ici la détresse est plus grande!

Nous retombons à des crédits d'entretien inférieurs à ceux de 1925, et pour les travaux neufs encore plus au-dessous, puisque, de 65 millions en 1925, nous voici à 47 millions pour 1934, sans avoir dépassé le

chiffre de 100 millions, dans la période de prospérité budgétaire.

De l'excès du mal, naîtra peut-être le remède, car il n'est pas possible qu'on se résigne à abandonner tous les programmes, comme on serait forcé de le faire, si on ne se résout pas à adopter un moyen exceptionnel de financement.

*Forces hydrauliques et distribution d'énergie électrique
Crédits (budgétaires, supplémentaires et de fonds de concours) alloués de 1924 à 1933
et crédits proposés pour 1934.*

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1924	1925		1927	1928
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
Force hydrauliques. — Etudes et recherches scientifiques	1.000.000	1.125.000		1.100.000	1.100.000
Forces hydrauliques. — Travaux préparatoires.	260.000	257.000		300.000	400.000
Subventions ou avances pour construction d'usines.	4.018.150	6.773.000		4.500.000	2.500.000
Avances pour installations destinées à la production d'ammoniaque synthétique à Toulouse.....	»	30.000.000		155.000.000	»
Travaux pour aménagement de la chute de Kembs sur le Rhin.....	»	»		»	100.000
Création d'organismes collectifs d'énergie électrique	»	»		»	»
Subventions aux entreprises de transport d'énergie électrique	»	»		»	»
Totaux.	5.278.150	38.155.000		160.900.100	4.100.000

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1929 (Budget de 15 mois)	1930	1931	1932 (Budget de 9 mois)	1933 (Non compris les fonds de concours)	pour 1934
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Force hydrauliques. — Etudes et recherches scientifiques	1.375.000	2.000.000	1.500.000	1.050.000	1.000.000	500.000
Forces hydrauliques. — Travaux préparatoires.	475.000	450.000	430.000	322.500	360.000	300.000
Subventions ou avances pour construction d'usines.	3.000.000	6.000.000	12.500.000	6.700.000	7.855.000	26.540.000
Avances pour installations destinées à la production d'ammoniaque synthétique à Toulouse.....	140.000.000	50.000.000	»	»	»	»
Travaux pour aménagement de la chute de Kembs sur le Rhin.....	13.800.000	37.600.000	20.720.165	12.447.675	»	32.400.000
Création d'organismes collectifs d'énergie électrique	»	»	11.250.000	»	»	»
Subventions aux entreprises de transport d'énergie électrique	»	»	6.400.000	4.800.000	6.500.000	6.300.000
Totaux.	158.650.000	96.050.000	52.800.165	25.320.175	15.715.000	66.040.000
Total des crédits alloués de 1924 à 1933 inclus.....	.....	.....	.....	.....	620.238.590	

**FORCES HYDRAULIQUES ET DISTRIBUTION
D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE**

Si le pauvre crédit d'études et de recherches de 1 million, qui était réparti entre nos instituts et laboratoires scientifiques, est brutalement amputé de 500.000 fr., par contre, le crédit de subventions ou avances pour constructions d'usine passe à 26.540.000 francs, par le jeu des bonifications d'intérêt, dont nous avons dénoncé les conséquences néfastes dans nos précédents rapports : le solde des subventions promises pour le premier échelon de Kembs nous contraint à inscrire un crédit de 32.400.000 fr. au budget de 1934, ce qui portera à 216 millions le total des subventions en espèces, accordées à cette entreprise, sans préjudice des prestations en nature.

Ceci, mais surtout le chapitre en croissance constante et rapide du chapitre général des subventions, que nous avons cité plus haut, nous conduit à des observations déjà formulées dans nos précédents rapports, mais que nous sentons le devoir impérieux de répéter.

Il faut, à tout prix, reviser les méthodes employées au cours de ces dernières années, pour favoriser le développement de la production et de la distribution de l'énergie électrique.

Il n'apparaît pas que l'effort colossal que s'est im-

Crédits (budgétaires, supplémentaires et de fonds de concours) alloués de 1924 à 1933 et crédits proposés pour 1934.

MINES

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1924	1925	1926	1927	1928
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Frais de recherches et de prospection minières.	569.265	2.299.160	4.073.811	4.440.405	3.548.013
Subventions pour l'amélioration et l'utilisation du combustible.	157.455	100.000	50.000	50.000	55.041
Annuités de rachat des mines de potasse.	»	10.000.000	10.000.000	10.000.000	10.000.000
Totaux.	726.720	12.399.160	14.123.811	14.490.405	13.003.054

LIBELLÉ DES CHAPITRES	1929 (Budgct de 15 mois)	1930	1931	1932 (Budget de 9 mois)	1933 (Non compris les fonds de concours)	PROPOSÉ pour 1934
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Frais de recherches et de prospection minières.	5.114.044	2.916.232	940.000	194.988	»	»
Subventions pour l'amélioration et l'utilisation du combustible.	62.500	50.000	50.000	50.000	30.000	30.000
Annuités de rachat des mines de potasse.	20.000.000	10.000.000	10.000.000	»	»	»
Totaux.	25.176.544	12.966.232	10.990.000	244.988	30.000	30.000
Total des crédits alloués de 1924 à 1933 inclus.					104.750.914	

posé la nation, soit pour la création des usines hydrauliques et des réservoirs, soit pour les réseaux de transport à haute tension, soit pour l'extension de l'électrification rurale, ait donné les résultats qu'on était en droit d'en attendre.

Les tarifs trop élevés, les exigences de minima, les complications de compteur, ont empêché et empêchent encore la diffusion de l'énergie électrique et la croissance normale de sa consommation.

Bien plus, les consommateurs industriels sont handicapés par rapport aux industries des nations rivales contre lesquelles ils doivent lutter sur les marchés du monde, et voici que, faute d'une politique vigilante et audacieuse, la consommation industrielle ou domestique n'absorbe plus la totalité de la production.

Faut-il dans ces conditions, accentuer les difficultés en créant trop rapidement à coup de subventions ou de bonifications d'intérêt, de nouvelles usines, qui viendront accroître l'excédent invendu de la production ?

Ne vaut-il pas mieux porter l'effort sur l'extension méthodique des réseaux à haute tension, pour aller desservir les régions les moins bien dotées et pour rechercher ainsi l'écoulement des excédents de production très sensibles déjà, mais qui menacent de provoquer bientôt, en s'accroissant, de véritables désordres sur le marché de l'énergie électrique.

N'y a-t-il pas lieu, enfin, d'arbitrer plus sérieusement les relations entre la production et la consommation, de reviser les méthodes de fixation des prix, de prendre des bases plus normales pour le calcul des index; en un mot, de prendre toutes les mesures qui permettront à la nation de retirer, pour le bien public, le meilleur profit économique des sacrifices qu'elle s'est imposés, pour la création et le développement de cette industrie essentielle.

MINES

Pour les mines et carrières, nous nous permettrons de déplorer, une fois de plus, que l'initiative de nos services centraux et régionaux n'aboutisse pas assez vite à provoquer l'ouverture ou le développement des carrières, qui, sur presque tous les points de notre territoire, permettraient d'alimenter tous nos chantiers de voirie urbaine ou routière, par des pavés ou matériaux commandés aux chantiers ouverts ou à ouvrir sur les gisements assez bien répartis, d'ailleurs, dans le pays.

Nos services géologiques démontreront facilement qu'on peut y trouver toutes les qualités désirables de roches d'empierrement ou de pierres de construction.

Enfin, tandis que, de toutes parts en Europe et notamment en Allemagne et en Angleterre, s'organisent les usines de production d'essence synthétique, dans le double but d'absorber une partie de l'excédent d'extraction de houille ou de lignite, et de se libérer, au moins partiellement, des servitudes d'importation, nous voyons croître chez nous la consommation d'essence importée, sans que rien soit tenté pour préparer, sinon pour assurer, la production d'essence synthétique.

Nous avons traité longuement cette question dans nos rapports antérieurs; nous avons indiqué combien il était facile de passer des travaux de laboratoire aux essais industriels pour lesquels tous les moyens sont à la disposition de l'Etat.

Ne peut-on se décider à tenter quelque chose dans ce sens? Qu'il nous soit permis d'en exprimer le souhait une fois de plus; une enquête rapide peut mettre le ministre des travaux publics au courant des tentatives heureusement réalisées dans d'autres nations et ne manquerait certainement pas de le décider à préparer d'abord, à réaliser ensuite l'effort nécessaire.

Nous sommes persuadés qu'il y a là un service éminent à rendre au pays.

On voudra bien nous excuser de le redire une fois de plus.

EXAMEN DES CHAPITRES

Chapitre premier. — Traitements du ministre et du personnel de l'administration centrale.

Crédit accordé pour 1933, 7.798.453 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 7.684.792 fr.

Crédit proposé par la commission, 7.684.792 francs.

La diminution de 113.661 francs se décompose comme suit :

1° Diminution de 36.661 fr. :

Complément de réduction, pour une période de douze mois, d'une diminution de 68.750 fr. qui, au budget de 1933, correspondait à la suppression d'un sous-secrétaire d'Etat pendant onze mois, 6.250 fr.

Suppression d'un emploi de lingère, 9.000 fr.

Complément de réduction, pour douze mois, de la suppression d'un emploi de gardien de bureau auxiliaire au budget de 1933 qui ne s'appliquait, dans ce dernier budget, qu'à une période de huit mois, 3.411 francs.

Augmentation de la déduction pour vacances d'emplois, 20.000 fr.;

2° Diminution de 75.000 fr. représentant le traitement d'un sous-secrétaire d'Etat qui a été supprimé.

Chapitre 2. — Allocations et indemnité diverses du personnel de l'administration centrale.

Crédit accordé pour 1933, 548.974 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 455.800 fr.

Crédit proposé par la commission, 455.800 fr.

Il y a sur ce chapitre, tout d'abord une diminution de 7.174 fr. dont 3.000 fr. à l'article premier et 4.174 francs à l'article 2, qui représentent un complément pour douze mois, de l'économie réalisée au budget de 1933 par la suppression d'un sous-secrétaire d'Etat, économie qui n'a porté, dans ce dernier budget, que sur une période de onze mois.

En second lieu, la suppression du second sous-secrétaire d'Etat au ministère des travaux publics entraîne une diminution de 86.000 fr., savoir :

36.000 fr. au titre de l'article premier (indemnités au personnel du cabinet de sous-secrétaire d'Etat);

50.000 fr. au titre de l'article 2 (indemnité pour l'automobile du sous-secrétaire d'Etat).

Au total, il y a donc une diminution de 93.174 fr.

Chapitre 3. — Fonctionnaires appartenant aux cadres des services extérieurs détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités. — Traitements.

Crédit voté pour 1933, 2.424.900 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 2.399.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 2.349.000 fr.

Une augmentation de la déduction pour vacances d'emplois entraîne une réduction de 75.000 fr.

Chapitre 4. — Fonctionnaires appartenant aux cadres des services extérieurs détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit accordé pour 1933, 37.966 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 36.966 fr.

Crédit proposé par la commission, 36.966 fr.

Il a paru possible d'effectuer une réduction de 1.000 francs sur le paragraphe 4 de ce chapitre sur lequel est imputée la rétribution de certains travaux.

Chapitre 5. — Subventions à diverses écoles.

Crédit voté pour 1933, 4.025.500 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 3.925.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 3.925.000 fr.

Par mesure d'économie, une réduction de 100 000 francs a été proposée au titre des subventions à l'école nationale des Ponts et Chaussées, à l'école nationale supérieure des Mines et à l'école nationale supérieure des Mines de Saint-Etienne.

Par contre, aucune diminution n'a été proposée pour les écoles techniques des mines d'Alès et de Douai dont les budgets ne présentent aucune élasticité et permettent à peine de faire face aux dépenses.

Chapitre 6. — Personnel de l'école pratique des mines de Thionville et des écoles préparatoires des mines de Lorraine. — Traitements et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 67.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 60.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 60.000 fr.

Une réduction de 7.000 fr. est proposée au titre du présent chapitre.

Chapitre 7. — Matériel de l'école pratique des mines de Thionville et des écoles préparatoires des mines de Lorraine.

Crédit voté pour 1933, 3.150 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 3.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 3.000 fr.

Réduction de 150 fr. sur les dépenses de matériel.

Chapitre 8. — Ingénieurs des Ponts et Chaussées. — Traitements.

Crédit voté pour 1933, 17.464.546 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 17.841.000 fr.

L'augmentation proposée de 376.454 fr. se décompose comme suit :

1° Payement des traitements de quatre ingénieurs ordinaires dont la création a été autorisée par le Parlement au budget de 1933, mais qui ne s'est appliquée, pour ce budget, qu'à une période de trois mois, à dater du 1^{er} octobre 1933, alors qu'elle porte en 1934 sur l'année entière, 95.250 fr.

2° Diminution de la déduction pour vacances d'emploi, 281.204 fr.

La dotation demandée par l'administration des travaux publics correspond, après un calcul très rigoureusement effectué, à la somme nécessaire pour faire face en 1934 aux dépenses du chapitre. Il n'y a pas lieu de s'étonner qu'on se trouve dans l'obligation de diminuer le chiffre des vacances d'emploi : en effet, la crise économique a eu pour résultat de réduire considérablement les sorties des cadres, si bien qu'actuellement ces sorties sont très inférieures aux entrées. D'un autre côté, les dispositions qui ont été prises pour réduire le recrutement par diminution des admissions dans les écoles qui alimentent ces cadres, n'ont pu avoir encore de répercussions en raison de la durée du stage dans lesdites écoles.

Chapitre 9. — Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

— Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 150.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 150 000 fr.

Crédit proposé par la Commission, 150.000 fr.

Chapitre 10. — Ingénieur des mines. — Traitements.

Crédit voté pour 1933, 3.627.450 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 3.700.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 3.700.000 fr.

L'augmentation de 72.550 fr. proposée sur ce chapitre tient exclusivement à une diminution du chiffre des vacances d'emplois, diminution qui a été effectuée pour les raisons données au sujet du chapitre 8.

Chapitre 11. — Ingénieurs des mines. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 79.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 79.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 79.000 fr.

Chapitre 12. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées). — Traitements.

Crédit voté pour 1933, 43.562.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 43.562.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 43.562.000 fr.

Chapitre 13. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées). — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 108.100 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 108.100 fr.

Crédit proposé par la commission, 108.100 fr.

Chapitre 14. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des mines). — Traitements.

Crédit voté pour 1933, 3.433.000 fr.

Crédit demandé par le gouvernement pour 1934, 3.433.060 fr.

Crédit proposé par la commission, 3.433.000 fr.

Chapitre 15. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des mines). — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 10.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 10.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 10.000 fr.

Chapitre 16. — Adjointes techniques des ponts et chaussées et des mines. — Traitements.

Crédit voté pour 1933, 20.374.360 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 20.324.360 fr.

Crédit proposé par la commission, 20.324.360 fr.

La réduction de 50.000 fr. porte sur l'article 2, concernant les bonifications militaires.

Chapitre 17. — Adjointes techniques des ponts et chaussées et des mines. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 40.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 40.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 40.000 fr.

Chapitre 18. — Agents de bureau et auxiliaires des ponts et chaussées et des mines. — Traitements et salaires.

Crédit voté pour 1933, 8.085.447 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 8.055.447 fr.

Crédit proposé par la commission, 8.055.447 fr.

Il a semblé possible d'augmenter la déduction pour vacances d'emplois; de là, l'économie proposée de 30.000 fr.

Chapitre 19. — Agents de bureau et auxiliaires des ponts et chaussées et des mines. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 24.780 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 24.780 fr.

Crédit proposé par la commission, 24.780 fr.

Chapitre 20. — Officiers de port du service maritime. — Traitements.

Crédit voté pour 1933, 2.886.600 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 2.861.600 fr.

Crédit proposé par la commission, 2.861.600 fr.

De même que pour un certain nombre d'autres chapitres de personnel, il a paru possible d'augmenter la déduction pour vacances d'emplois. Il en résulte une diminution de 25.000 fr.

Chapitre 21. — Officiers de port du service maritime. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 206.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 206.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 206.000 fr.

Chapitre 22. — Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Traitements et suppléments de traitements.

Crédit voté pour 1933, 3.400.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 3.350.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 3.350.000 fr.

La déduction pour vacances d'emplois a été augmentée de 50.000 fr., d'où une économie d'égal montant sur le présent chapitre.

Chapitre 23. — Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 157.600 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 157.600 fr.

Crédit proposé par la commission, 157.000 fr.

Chapitre 24. — Personnel des phares et balises. — Traitements et suppléments de traitements.

Crédit voté pour 1933, 6.627.005 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 6.955.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 6.955.000 fr.

L'augmentation de 327.995 fr. résulte de la balance entre la diminution et l'augmentation suivantes :

a) Diminution :

Mise au point du chiffre de la déduction pour vacances d'emplois, 451 fr.

b) Augmentation :

Il y a une augmentation de 328.446 fr. nécessaire pour le payement du personnel destiné aux quatre nouveaux bateaux baliseurs à grand rayon d'action, construits en application de la loi du 28 décembre 1931 sur l'outillage national. Ces nouveaux bateaux doivent être mis en service dès le début de 1934.

Chapitre 25. — Personnel des phares et balises. Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 660.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 640.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 640.000 fr.

Diminution de 20.000 fr. provenant de l'augmentation de la déduction pour vacances d'emplois.

Chapitre 26. — Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, pontiers, etc.). — Traitements et suppléments de traitements.

Crédit voté pour 1933, 22.038.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 21.937.625 fr.

Crédit proposé par la commission, 21.937.625 fr.
La diminution de 100.375 fr. se décompose comme suit :

Mise au point du crédit nécessaire pour l'application de la loi sur les assurances sociales, 25.375 fr.

Majoration de la déduction pour vacances d'emplois, 75.000 fr.

Chapitre 27. — Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, pontiers, etc.). — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 900.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 900.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 900.000 fr.

Nota. — Chapitres 28 à 40 inclus, budget chemins de fer, rapport n° 2742 de M. J. Moch.

Chapitre 41. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée pour tuberculose ouverte.

Crédit voté pour 1933, 400.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 400.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 400.000 fr.

Chapitre 42. — Indemnités de résidence.

Crédit voté pour 1933, 6.700.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 6.700.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 6.700.000 fr.

Chapitre 43. — Allocations pour charges de famille.

Crédit voté pour 1933, 40 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 40 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 40 millions de francs.

Chapitre 44. — Indemnités spéciales aux fonctionnaires, agents et ouvriers d'Alsace et de Lorraine.

Crédit voté pour 1933, 2.070.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 2.070.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 2.070.000 fr.

Chapitre 45. — Indemnités aux fonctionnaires chargés du contrôle des distributions d'énergie électrique, des forces hydrauliques, des ports maritimes et des outillages des voies navigables et des ports maritimes.

Crédit voté pour 1933, 2.293.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 2.293.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 2.293.000 fr.

Chapitre 46. — Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale, des conseils, des comités et des services centraux installés dans les bâtiments du ministère.

Crédit voté pour 1933, 629.335 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 572.735 fr.

Crédit proposé par la commission, 572.735 fr.

Ce chapitre comprend deux articles :

L'article 1^{er}, qui supporte les dépenses de matériel de l'administration centrale, des conseils, des comités et des services installés dans les bâtiments du ministère;

L'article 2 qui supporte le paiement des traitements et indemnités des dames téléphonistes détachées au standard du ministère des travaux publics.

La dotation totale de l'article 1^{er}, qui s'applique à des dépenses de matériel a été réduite, suivant une règle générale, de 10 %, et chacun des paragraphes de cet article a été diminué, en conséquence, dans la même proportion.

Chapitre 47. — Impressions et publications de l'administration des travaux publics.

Crédit voté pour 1933, 1.474.500 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 1.401.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 1.401.000 fr.

Les dépenses de ce chapitre ont été diminuées d'environ 5 %, ce qui représente une réduction totale de 73.500 fr. Il n'a pas paru possible d'aller au delà, étant donné que l'administration des travaux publics se trouve dans l'obligation de faire paraître un certain nombre de publications d'ordre statistique ou économique s'appliquant aux chemins de fer, aux industries minérales, etc., publications qui intéressent à la fois le monde scientifique et le monde industriel, et qui ne peuvent être supprimées.

Chapitre 48. — Frais généraux des services des ponts et chaussées.

Crédit voté pour 1933, 4 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 4 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 4 millions de francs.

Chapitre 49. — Frais généraux des services des mines.

Crédit voté pour 1933, 1.034.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 965.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 965.000 fr.

Ce chapitre comprenait quatre articles dans le budget de 1933. En vue d'obtenir une meilleure gestion, les deux derniers articles font l'objet, dans le projet de budget de 1934, d'un chapitre nouveau, le chapitre 50.

Il en résulte une diminution fictive de 45.000 fr. représentant la dotation des deux articles transférés. Il y a, par ailleurs, une diminution réelle de 24.000 fr., portant, à concurrence de 14.000 fr. sur l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, « frais de tournées », et de 10.000 fr. sur l'article 2, paragraphe 2, « frais de

fonctionnement de la commission chargée de la vérification et de la réception des dispositifs d'éclairage des automobiles ».

Chapitre 50. — Frais spéciaux des services des mines.

Crédit voté pour 1933, néant.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 35.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 35.000 fr.

Ce chapitre est nouveau, mais, ainsi qu'il a été expliqué à propos du chapitre précédent, sa dotation ne représente pas une augmentation par rapport au budget de 1933. Ce chapitre a été, en effet, constitué par les articles 3 et 4 du chapitre 49 du budget de 1933.

L'augmentation de 35.000 fr., qui apparaît, est ainsi purement fictive, puisqu'elle est égale au crédit correspondant des articles 3 et 4 du chapitre 49 précité.

Chapitre 51. — Frais de bureau des services des ponts et chaussées et des mines.

Crédit voté pour 1933, 3.550.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 3.345.700 fr.

Crédit proposé par la commission, 3.345.700 fr.

La diminution de 204.300 fr. porte, à concurrence de 138.300 fr., sur l'article 1^{er}; de 16.000 fr. sur l'article 2 et de 50.000 fr. sur l'article 3. Pour les deux premiers articles, la diminution correspond à une réduction des dépenses. Pour l'article 3, elle résulte de la nouvelle organisation des services téléphoniques.

Chapitre 52. — Construction, acquisition, aménagement et entretien d'immeubles destinés aux services des ponts et chaussées et des mines.

Crédit voté pour 1933, 650.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 590.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 590.000 fr.

Compte tenu de la réduction supplémentaire effectuée par la lettre rectificative de M. Abel Gardey, il y a sur ce chapitre une diminution de 60.000 fr. qui résulte d'une compression des dépenses.

Chapitre 53. — Frais de correspondance télégraphique.

Crédit voté pour 1933, 180.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 162.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 162.000 fr.

Les dépenses que doit supporter ce chapitre varient forcément d'une année à l'autre, suivant les circonstances atmosphériques et suivant, surtout, l'importance des crues. Il a paru toutefois possible d'effectuer une réduction de 18.000 fr.

Chapitre 54. — Frais généraux des distributions d'énergie électrique, des forces hydrauliques, des ports maritimes et des outillages des voies navigables et des ports maritimes.

Crédit voté pour 1933, 600.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 600.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 600.000 fr.

Nota. — Chapitre 55, budget des chemins de fer, rapport n° 2472, de M. J. Moch.

Chapitre 56. — Frais de contrôle des organismes d'habitations à bon marché et des sociétés de crédit immobilier ayant bénéficié du concours financier de l'Etat.

Crédit voté pour 1933, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Chapitre 57. — Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant le ministère des travaux publics et frais d'organisation et de représentation aux congrès.

Crédit voté pour 1933, 150.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 150.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 150.000 fr.

Les congrès, pour lesquels la participation de représentants du ministère des travaux publics est prévue en 1934, sont les suivants :

Congrès international de la route à Munich : c'est un congrès qui présente, pour l'administration des travaux publics, un intérêt de tout premier ordre et il est donc nécessaire que la délégation soit assez nombreuse et puisse mettre en lumière les progrès de la technique de la route en France. On rappelle que les congrès internationaux de la route se réunissent, en principe, tous les quatre ans; le dernier a eu lieu à Washington en 1930.

Comité consultatif international technique des communications radioélectriques à Lisbonne.

Congrès de géologie européenne à Stockholm.

Congrès des machines à vapeur et du chauffage industriel à Varsovie.

Congrès des mines en Angleterre.

Congrès de la chimie à La Haye.

Nota. — Chapitre 58, budget chemins de fer, rapport n° 2472 de M. J. Moch.

Chapitre 59. — Frais spéciaux d'assurances des ouvriers des services des ponts et chaussées en Alsace et Lorraine.

Crédit voté pour 1933, 135.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 135.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 135.000 fr.

Chapitre 60. — Frais d'examen de capacité pour la conduite des automobiles.

Crédit voté pour 1933, 4.500.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 4.500.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 3.000.000 fr.

La redevance forfaitaire allouée à l'union nationale des associations de tourisme chargée du service des examens de capacité pour la conduite des automobiles par arrêté ministériel du 4 avril 1924 est actuellement de 10 fr. par examen.

Au début de 1930, elle était seulement de 8 fr. Il conviendrait de revenir à ce taux en raison des bénéfices considérables réalisés par l'association concessionnaire (1.193.258 fr. de 1930 à 1932, ainsi qu'il ressort des renseignements pris dans les comptes et rapports transmis annuellement au ministère de l'intérieur, l'union nationale des associations de tourisme ayant été reconnue d'utilité publique).

D'ailleurs le taux de la redevance n'ayant pas un caractère contractuel, il suffit d'une simple décision ministérielle pour la ramener à 8 fr. par examen.

Dans ces conditions, on propose de réduire de 20 % le crédit, ce qui entraînerait une économie de 900.000 fr.

Chapitre 61. — Secours aux anciens fonctionnaires et agents, aux anciens ouvriers en régie, aux veuves, orphelins, etc. — Subventions à des sociétés ou à des œuvres intéressant les services du ministère.

Crédit voté pour 1933, 400.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 360.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 360.000 fr.

Compte tenu de la réduction supplémentaire effectuée par la lettre rectificative de M. Abel Gardey, il y a sur ce chapitre une diminution de 40.000 fr. par rapport au crédit de 1933, en vue d'une compression des dépenses.

Chapitre 62. — Médailles aux cantonniers et agents inférieurs de l'administration des travaux publics et aux agents des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local.

Crédit voté pour 1933, 100.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 80.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 80.000 fr.

Il a paru possible d'effectuer une réduction de 20.000 fr.

Chapitre 63. — Avances remboursables aux fonctionnaires en instance de pension.

Crédit voté pour 1933, 250.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 250.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 250.000 fr.

Chapitre 64. — Bonification des pensions de retraite des cantonniers de l'Etat et indemnités aux gardes-ports sortis de fonctions.

Crédit voté pour 1933, 400.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 400.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 400.000 fr.

Chapitre 65. — Nivellement général de la France.

Crédit voté pour 1933, néant.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 218.600 fr.

Crédit proposé par la commission, 218.600 fr.

Ce chapitre résulte de la fusion des chapitres 60 et 61 du budget de 1933. Il a semblé, en effet, que, pour une meilleure gestion des crédits, il était préférable de réunir des dotations qui comporteraient des dépenses de même nature.

L'augmentation ainsi accusée par ce chapitre est purement fictive; il y a, en réalité, une diminution de 11.540 fr. par rapport à la dotation de 1933 qui s'élevait à 230.140 fr.

La diminution porte sur les dépenses suivantes : Indemnités à divers agents du service central (supprimées par voie d'extinction), 700 fr.

Frais divers réglés par abonnement (économie réalisée par voie d'extinction), 840 fr.

Compression des dépenses de matériel, 10.000 fr.

Chapitre 66. — Carte géologique de la France. — Frais généraux du personnel et frais de tournées des collaborateurs.

Crédit voté pour 1933, 150.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 150.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 150.000 fr.

Chapitre 67. — Carte géologique de la France. — Entretien des bâtiments, chauffage, éclairage et dépenses diverses.

Crédit voté pour 1933, 18.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 17.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 17.000 fr.

Economie de 1.000 fr. jugée possible sur les dépenses de matériel.

Chapitre 68. — Organisation des services du tourisme au ministère des travaux publics.

Crédit voté pour 1933, 940.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 800.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 800.000 fr.

Compte tenu de la réduction complémentaire effectuée par la lettre rectificative de M. Abel Gardey, la dotation de ce chapitre a été diminuée de 140.000 francs par rapport à celle de 1933.

Le titre de ce chapitre a été changé par la com-

mission à la demande de M. Ernest Lafont pour tenir compte des travaux de la commission des offices.

Chapitre 69. — Comité de contentieux et comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures. — Frais judiciaires autres que ceux relatifs aux expropriations et au règlement des travaux.

Crédit voté pour 1933, 135.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 120.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 120.000 fr.

Une réduction de 15.000 fr. a été effectuée sur le paragraphe 3 du chapitre « Honoraires d'avocats et d'avoués, frais judiciaires ».

Chapitre 70. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations.

Crédit voté pour 1933, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Chapitre 71. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.

Crédit voté pour 1933, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Chapitre 72. — Dépenses des exercices clos.

Crédit voté pour 1933, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Chapitre 73. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires.

Crédit voté pour 1933, néant.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 742.794.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 742.794.000 fr.

Le budget de 1933 comportait deux chapitres pour le réseau des routes nationales, l'un s'appliquant à l'ancien réseau (chapitre 69), l'autre au réseau classé par la loi du 16 avril 1930 (chapitre 70). Il a paru qu'il n'y avait plus lieu de répartir entre deux chapitres les dépenses d'entretien et de réparation de ces deux réseaux et qu'il suffirait, pour que la clarté et le contrôle budgétaire fussent possibles, de les diviser simplement entre deux articles d'un même chapitre.

C'est ainsi qu'a été formé le chapitre nouveau 73, qui comprend quatre articles : l'article 1^{er}, s'appliquant aux travaux d'entretien et de réparations ordinaires de l'ancien réseau; l'article 2, concernant les travaux d'entretien et de réparations ordinaires du nouveau réseau; l'article 3, supportant les dépenses

de remplacement et de réparation des cylindres compresseurs, etc.; l'article 4, signalisation des routes nationales, qui a été créé au budget de 1933 sur l'initiative de la commission des finances de la Chambre des députés.

La dotation des chapitres 69 et 70 du budget de 1933 s'élève à 1.025.400.000 fr. Compte tenu de la réduction complémentaire effectuée par la lettre rectificative de M. Abel Gardey, les crédits du chapitre 73 sont prévus pour une somme de 742.794.000 fr.; il y a donc, sur ce chapitre, au projet de budget de 1934, une diminution de 282.606.000 fr. par rapport au crédit de 1933.

Chapitre 74. — Entretien des chaussées de Paris.

Crédit voté pour 1933, 11.820.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 10.638.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 11.820.000 fr.

Le Gouvernement proposait, sur ce chapitre, une réduction de 10 % par rapport à la dotation de 1933.

La commission n'a pas cru pouvoir maintenir cette réduction, ce crédit résultant d'un contrat entre l'Etat et la ville de Paris.

Chapitre 75. — Routes nationales. — Construction, rescindement d'immeubles et amélioration.

Crédit voté pour 1933, 13.500.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 12.150.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 12.150.000 fr.

Crédit voté pour 1933, 14 millions de francs.

Une réduction de 10 % a été effectuée par rapport au crédit correspondant de 1933.

Chapitre 76. — Routes nationales. — Suppression et amélioration des passages à niveau.

Crédit voté pour 1933, 1.800.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 12 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 12 millions de francs.

L'augmentation de 10.200.000 fr. par rapport à la dotation de 1933 a pour but de permettre de réaliser un programme minimum de suppression des passages à niveau.

Il va de soi : 1^o que le crédit devra être rigoureusement affecté à la suppression des passages à niveau, dont l'urgence s'impose impérieusement; 2^o qu'aucune partie n'en sera employée pour supprimer un seul passage à niveau sur les lignes départementales, dont le trafic peut être modifié ou supprimé par décision du conseil général départemental; qu'aucune dépense pour suppression de passage à niveau ne pourra être imputée à un autre chapitre que celui-ci.

Voici le détail du programme que le crédit permettra d'exécuter au cours de l'année 1934 :

DÉPARTEMENT	ROUTE	LIGNE	LOCALITÉ	DÉPENSE	DÉPENSE
				restant à faire sur fonds du Trésor	prévue en 1934
				Fr.	Fr.
<i>A. — Travaux en cours</i>					
Nièvre	P. N. n° 7	P.-L.-M. — Moret à Roanne	Myennes	115.000	115.000
Alfier	R. N. n° 145	P.-O. — Montluçon à Moulins	Montluçon	460.000	460.000
Seine-et-Oise	R. N. n° 193	Etat. — Plaisir-Grignon à Epône	Epône	2.560.000	1.000.000
Seine	R. N. n° 309 et 186	Etat. — Paris au Havre et em- branchement sur Argenteuil	Bois-Colombes	12.110.000	2.000.000
Gironde	R. N. n° 10	Midi. — Bordeaux à Sète	Virelade	239.500	239.500
<i>B. — Travaux à entreprendre</i>					
Saône-et-Loire	R. N. n° 6	P.-L.-M. — Paris à Lyon	Saint-Martin-Belle- Roche	1.714.000	800.000
Haut-Rhin	R. N. n° 83	Alsace-Lorraine. — Strasbourg à la frontière suisse	Wettolsheim	315.000	315.000
Meurthe-et-Moselle	R. N. n° 52 ^{bis}	Est. — Longuyon à Pagny-sur- Moselle	Jarny	307.500	307.500
Côte-d'Or	R. N. n° 396	P.-L.-M. — Dijon à Belfort	Dijon-Longvic	526.500	526.500
Vaucluse	R. N. n° 7	P.-L.-M. — Paris à Marseille	Mondragon	1.000.000	500.000
Seine-et-Oise	R. N. n° 185	Etat. — Saint-Cloud à l'Etang-la- Ville	Saint-Cloud	2.940.000	1.300.000
Isère	R. N. n° 6	P.-L.-M. — Lyon à Grenoble	Saint-Didier-de-la- Tour	999.150	450.000
Eure-et-Loir	R. N. n° 10	P.-O. — Brétigny à Tours	Ponneval	1.146.500	500.000
Var	R. N. n° 7	P.-L.-M. — Marseille à la fron- tière d'Italie	Les Arcs	1.145.000	500.000
Sarthe	R. N. n° 23	Etat. — Versailles à Rennes	Yvré-l'Évêque	2.434.000	886.500
Eure-et-Loir	R. N. n° 12	Etat. — Saint-Cyr à Surdon	Dreux (abords de)	1.820.000	600.000
Amélioration de passages à niveau					500.000
Somme à valoir pour études, liquidation d'entreprises antérieures, etc.					1.000.000
Total					12.000.000

Chapitre 77. — Ponts. — Construction et grosses réparations.

Crédit voté pour 1933, 18 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 16.200.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 16.200.000 fr.

On a effectué une réduction de 10 % par rapport à la dotation de 1933.

Chapitre 78. — Réparation des dégâts exceptionnels causés aux routes nationales et à leurs ouvrages d'art.

Crédit voté pour 1933, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Chapitre 79. — Travaux de remise en état des routes et chemins dans les dix départements des régions libérées, les neuf départements de l'ancienne zone des armées et les départements recouvrés.

Crédit voté pour 1933 14 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 700.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 700.000 fr.

La diminution effectuée a été rendue possible par l'échelonnement des travaux restant à terminer.

Chapitre 80. — Travaux de reconstruction et de réparation d'ouvrages dans les dix départements des régions libérées, les neuf départements de l'ancienne zone des armées et les départements recouvrés.

Crédit voté pour 1933, 3 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 1 million de francs.

Crédit proposé par la commission, 1 million de francs.

La diminution se justifie pour la raison qui a été donnée au chapitre précédent.

Chapitre 81. — Remplacement, réparation et fonctionnement des véhicules automobiles de transports de personnel.

Crédit voté pour 1933, 8.200.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 7.500.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 7.500.000 fr.

Diminution de 700.000 fr. par rapport à la dotation de 1933.

La commission fait toute réserve sur l'opportunité de cette réduction qui risque d'avoir des effets contraires au but généralement poursuivi de compression de personnel et d'économies réelles.

Chapitre 82. — Primes aux détenteurs de véhicules automobiles présentant un intérêt national.

Crédit voté pour 1933, 1.161.600 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 1.161.600 fr.

Crédit proposé par la commission, 1.161.600 fr.

Chapitre 83. — Cantonniers. — Salaires et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1933, 161 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 154 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 154 millions de francs.

La réduction de 7 millions de francs par rapport à la dotation de 1933 a été rendue possible par l'arrêt momentané du recrutement des cantonniers sur le réseau des routes nationales.

Chapitre 84. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires.

Crédit voté pour 1933, 45 millions de francs.

Crédit demandé par le gouvernement pour 1934, 40.500.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 40.500.000 fr.

Il y a sur ce chapitre une diminution de 4.500.000 francs qu'il paraît possible de réaliser en échelonnant les travaux d'entretien sur une plus longue période.

La dotation indiquée ci-dessus sera utilisée en majeure partie pour l'exécution des dragages nécessaires au maintien des profondeurs normales des voies navigables; l'effort principal portera sur les points suivants :

Rivière d'Aa, canal de la Deûle, rivière de Lys, canal de la Sensée, canal de Lens;

Seine : ports de Nogent, de Carrières et de Conflans;

Canal de la Marne au Rhin et canal du Rhin et canal du Rhône au Rhin (port de Colmar, bassin de Saint-Symphorien);

Canal de l'Est;

Canal d'Arles à Bouc, canal du Rhône à Sète, et canaux du Midi et latéral à la Garonne;

Canal du Centre.

Il y a lieu de prévoir, en outre, les travaux de faucardement indispensables pour l'écoulement des eaux, l'achat du combustible ou du courant électrique pour le fonctionnement des usines élévatoires (de Condé-sur-Marne, de Bourg et Comin sur le canal de l'Aisne à la Marne, de Vacon et de Toul-Valcourt sur le canal de la Marne au Rhin, de Messein sur le canal de l'Est, de Mornay-sur-Allier, de Briare, de Fay-aux-Loges sur le canal d'Orléans), l'entretien des lignes télégraphiques et téléphoniques du réseau de la navigation, enfin le fonctionnement du service hydrométrique et d'annonces des crues.

Par ailleurs, et en dehors de ces travaux d'entretien proprement dit, il sera procédé aux réparations dont la nécessité et l'urgence sont indiscutables, soit au point de vue de la sécurité, tels le rejointement de barrages, la consolidation de digues, soit au point de vue de l'alimentation en eau, par l'étanchement de rigoles d'alimentation et la réparation de portes d'écluses.

Les principaux travaux envisagés à ce double point de vue sont les suivants :

Barrages :

Réparation du barrage de Noisiel, sur la Marne;
Remise en état du barrage de Poses, sur la Seine;
Rejointolement des barrages de l'Escaut.

Digues :

Réparation de la digue de Méricourt, sur le canal de la Somme;

Étanchement des digues de la Scarpe;

Réparation des digues du garage de Janville, sur l'Oise canalisée.

Rigoles d'alimentation :

Étanchement de la rigole de la Montagne, sur le canal du Midi;

Curage des rigoles alimentaires du canal de Saint-Quentin;

Curage de la rigole de Pierre-la-Treiche, sur le canal de la Marne au Rhin.

Portes d'écluses :

Consolidation des maçonneries des écluses de l'Escaut et de la Sambre canalisée;

Bordage des portes d'écluses du canal de Saint-Quentin;

Réparation de l'écluse d'Evry, sur la Seine, et de Meaux, sur la Marne;

Réparation de différentes écluses du canal d'Orléans;

Réfection des perrés des écluses du Vidourle, sur le canal du Rhône, à Sète.

Chapitre 85. — Voies de navigation intérieure. — Etablissement, amélioration et restauration.

Crédit voté pour 1933, 63 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 47.250.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 47.250.000 fr.

Compte tenu de la réduction complémentaire effectuée par la lettre rectificative de M. Abel Gardey, la dotation de ce chapitre est en diminution de 15.750.000 fr. sur celle de 1933 : cette diminution devra être répartie proportionnellement entre les trois paragraphes du chapitre :

Grands travaux ;
Travaux secondaires et restauration ;
Somme à valoir.

Le programme d'amélioration des voies navigables que l'administration se propose de poursuivre en 1934 figure en annexe au projet de budget.

Les principaux travaux en cours ou dont l'exécution sera entreprise en 1934 en vue de la réalisation de ce programme sont les suivants :

Région du Nord.

Escaut :

Reconstruction des écluses de Trith, Notre-Dame, Folien et la Folie ;

Construction d'un garage pour 60 bateaux entre les points kilométriques 12.280 et 13.467.

Canal d'Aire :

Dérivation autour de Béthune et démolition d'ouvrages d'art ;

Substitution de ponts fixes aux points mobiles.

Canal de la Deule :

Construction d'un port public à Lille et acquisitions de terrains.

Canal de la Sensée :

Exhaussement de digues.

Canal de la Colme :

Amélioration entre Watten et Lynck ;

Sambre canalisée :

Amélioration entre Landrecies et la frontière belge ;

Acquisitions de terrains.

Canal de Saint-Quentin :

Rectification des courbes de Ramillies ;

Rectification des courbes de Hamel et de Fontaine-aux-Clercs ;

Aménagement du bief de Bellerive et rectification de la courbe de Pimprez.

Seine.

Aval de Paris :

Construction du barrage de Chatou (travaux de parachèvement) ;

Amélioration du bras de la rivière neuve entre Bezons et Bougival ;

Suppression de la retenue et aménagement du bief de Martot.

Région de Paris et amont de Paris :

Rescindement du port du Louvre ;

Reconstruction du barrage du Coudray ;

Reconstruction du barrage de Vives-Eaux (travaux de parachèvement).

Région de l'Est.

Canal latéral à la Marne :

Electrification et éclairage des écluses entre Vitry-le-François et Condé-sur-Marne ;

Consolidation et élargissement du pont-canal de Vitry-le-François.

La Marne :

Aménagement dans la traversée de Meaux.

Canal de la Marne au Rhin et voies annexes :

Travaux de parachèvement de la canalisation de la Moselle entre Metz et Thionville.

Construction et allongement de garages.

Moselle canalisée :

Dégagement aux abords de l'écluse de Frouard.

Canal de l'Est (branche sud) :

Reconstruction du barrage de Bouzey.

Canal du Rhône au Rhin :

Amélioration du bief du Moulin-des-Malades ;

Modification de l'écluse de Huningue ;

Construction d'aqueducs d'alimentation et de garages aux écluses ;

Élargissement à 30 mètres de la passe en rivière.

Saône et Rhône :

Travaux d'amélioration (loi du 3 mai 1878) ;

Restauration de digues ;

Agrandissement de l'écluse de Verdun-sur-le-Doubs ;

Construction de l'écluse de Seurre et démolition du barrage de Charnay ;

Dragages dans le bief de Charnay ;

Extension du port de Mâcon.

Canaux du Midi et latéral à la Garonne.

Remplacement de portes d'écluses ;

Dragages dans divers biefs ;

Remplacement du pont de Villepinte ;

Assèchement du bassin de Lampy-Vieux ;

Remplacement de ponts suspendus par des ponts en béton armé.

Canal du Rhône à Sète.

Construction de portes levantes à la traversée du Vidourle ;

Augmentation du mouillage et dérasement de seuils rocheux.

Chapitre 86. — Réfection des voies navigables dans les régions libérées.

Crédit voté pour 1933, 20 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 10 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 10 millions de francs.

Compte tenu de la réduction complémentaire effectuée par la lettre rectificative de M. Abel Gardey, la dotation de ce chapitre est en diminution de 10 millions de francs par rapport à celle de 1933.

L'état ci-joint indique quelle est, au 31 décembre 1933, la situation des dépenses faites et des dépenses restant à engager pour la réfection des voies navigables dans les régions libérées.

Cet état fait apparaître que le plus gros effort res-

tant à accomplir concerne le canal de l'Aisne à la Marne.

La majeure partie de la dotation de 10 millions, prévue au budget de 1934, sera, en conséquence, affectée à la remise en état de cette voie navigable.

SERVICES	LONGUEURS DE VOIES navigables		NOMBRE D'OUVRAGES D'ART		DÉPENSES	
	non remises en service	remises en service	reconstruits	à reconstruire	faites	à engager
	kilom. mètr.	kilom. mètr.			Fr.	Fr.
Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.	401 200	(1) 15 200	628	18	122.512.000	(2) 7.700.000
Canal de la Marne au Rhin et voies annexes.	479 200	»	2		2.950.000	(4) 550.000
Canal de l'Est (B. N.) et canal des Ardennes.	366	»	333	5	57.305.000	600.000
Voies navigables entre la Belgique et Paris.	517 820	»	291	33	243.675.000	(3) 71.493.000
Canal de la Somme.	63	»	45	»	8.747.900	(4) 2.265.000
Canal du Nord.	4 800	90 200	47	9	20.170.000	(5) 3.830.000
Totaux.	1.832 020	105 800	1.346	65	455.359.900	86.438.000

(1) Concernant la Lawe, voie d'importance très secondaire.

(2) Non compris les dépenses concernant la Lawe.

(3) Dont 60 millions de francs pour la remise en état définitive du canal de l'Aisne à la Marne, travaux comportant notamment la reconstruction de 26 ouvrages d'art et le battage de rideaux de palplanches métalliques aux points les plus dangereux, en remplacement des anciens bétonnages détruits pendant la guerre.

(4) Travaux d'étanchement de digues et dragues.

(5) Pour construction de ponts.

Chapitre 87. — Réparation des dégâts causés par des crues exceptionnelles.

Crédit voté pour 1933, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Chapitre 88. — Exécution des travaux d'aménagement du système d'endiguement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche (Grésivaudan et Oisans) (loi du 27 juillet 1930).

Crédit voté pour 1933, 6 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 5.400.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 5.400.000 fr.

Compte tenu de la réduction complémentaire effectuée par la lettre rectificative de M. Abel Gardey, la dotation de ce chapitre est en diminution de 600.000 francs par rapport à celle de 1933.

Chapitre 89. — Etude des mesures nécessaires pour protéger les zones inondables et notamment les centres habités. — Frais de personnel et frais généraux.

Crédit voté pour 1933, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Chapitre 90. — Travaux d'extension du port de Strasbourg

Crédit voté pour 1933, 17 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 12 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 12 millions de francs.

Compte tenu de la réduction complémentaire effectuée par la lettre rectificative de M. Abel Gardey, la dotation de ce chapitre accuse une diminution de 5 millions de francs par rapport à celle de l'exercice précédent.

Chapitre 91. — Dépenses relatives à l'attribution et à l'exploitation du matériel fluvial rhénan remis à la France en exécution de l'article 357 du traité de Versailles.

Crédit voté pour 1933, 121.300 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 1.121.300 fr.

Crédit proposé par la commission, 121.300 fr.

L'augmentation de 1 million de francs que présente ce chapitre a pour objet de permettre de prendre toutes les mesures utiles pour sauvegarder la flotte rhénane qui a été remise à la France en exécution du traité de Versailles et dont l'exploitation normale se trouve actuellement très compromise par suite de la crise économique.

La commission des finances n'a pas approuvé cette augmentation de 1 million.

Chapitre 92. — Travaux de défense contre les eaux

Crédit voté pour 1933, 3 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 1 million de francs.

Crédit proposé par la commission, 1.500.000 frs.

Une diminution de 2 millions de francs a été proposée au titre du présent chapitre sur la dotation correspondante de 1933.

Sur la demande de M. Patenôtre-Desnoyers, la commission a augmenté ce crédit de 500.000 fr. et accordé 1.500.000 fr.

Chapitre 93. — Ports maritimes. — Travaux ordinaires. — Entretien et réparations ordinaires.

Crédit voté pour 1933, 45 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 42.500.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 40.500.000 fr.

La réduction de 4.500.000 fr. a été effectuée par rapport à la dotation de 1933, en vertu de la décision générale entraînant diminution de 10 p. 100.

Ce crédit est destiné à payer les dépenses d'entretien des ports et de fonctionnement des ouvrages mobiles, ce qui comporte :

Les réparations diverses, peinture, nettoyage, et les acquisitions de matières consommables : charbons, huiles, etc., toutes dépenses qui, dans les grands ports et partout où il y a des écluses, ponts tournants, etc., atteignent des chiffres élevés ;

Les dragages pour la conservation des profondeurs dans les accès et dans les bassins, autre cause de dépenses importantes ;

L'entretien et le fonctionnement des appareils d'éclairage des quais, des signaux divers, des téléphones et télégraphes ;

La fourniture du courant électrique pour la manœuvre des ouvrages mobiles, etc.

Il est à considérer aussi que les dragages d'entretien consomment près des deux tiers des crédits et qu'ils deviennent chaque année plus onéreux, les accès devant être maintenus à une cote de plus en plus basse pour satisfaire aux besoins des navires dont les tirants d'eau vont en s'accroissant, sont par cela même sujets à s'envaser davantage.

Chapitre 94. — Extension, amélioration et restauration des ouvrages des ports maritimes.

Crédit voté pour 1933, 81.350.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 65.931.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 65.931.000 fr.

Compte tenu de la réduction complémentaire effectuée par lettre rectificative de M. Abel Gardey, la diminution qui existe sur ce chapitre par rapport à la dotation de 1933 s'élève à 15.419.000 fr.

Étant données les sérieuses réductions du crédit ramené de 100 millions de francs (1931) à 65 millions 931.000 fr., il ne sera possible, en 1934, que de continuer le financement de la part de l'État dans les entreprises en cours, lesquelles devront être conduites à une cadence modérée, correspondant aux moyens en question.

Les principales entreprises en cours sont indiquées dans l'état ci-après :

• Dunkerque :

Construction d'un exutoire unique des waterinques à l'Est du port (loi du 24 décembre 1903).

Construction d'un pont tournant sur le pertuis IV-V (loi du 3 février 1910).

Construction d'un nouvel avant-port et d'une nouvelle écluse maritime (décrets du 12 février 1930 et loi du 22 octobre 1919).

Gravelines :

Dragages. — Reconstruction du quai est du bassin Vauban et du quai sud du port d'échouage.

Construction de 90 mètres d'estacades à Grand-Port-Philippe.

Calais :

Prolongement du quai sud de la deuxième darse du bassin à flot de l'ouest (loi du 30 juillet 1911).

Boulogne :

Achèvement de la digue Carnot et construction de la digue nord (loi du 27 juillet 1930).

Dieppe :

Restauration de l'ouvrage du Petit-Veules.

Remplacement de l'appontement anglais (décret du 18 mars 1931).

Acquisition d'une drague à godets.

Le Havre :

Dragage à la cote — 10,00 du bassin de marée et de ses accès et déplacement de la digue sud (loi du 23 avril 1919) en vue de l'entrée du paquebot *Normandie*.

Achèvement de travaux divers en cours au titre de la loi du 23 avril 1919.

Rouen :

Endiguement, rescindements et dragage en Seine maritime (loi du 26 août 1913).

Aménagement du bassin pétrolier de Port-Jérôme (loi du 26 août 1913).

Aménagement de l'estuaire de la Seine (loi du 11 janvier 1932).

Travaux divers d'amélioration et d'extension sur la rive gauche, notamment à Petit-Couronne, à Grand-Couronne et sur la rive droite dans les bassins des prairies Saint-Gervais (loi du 26 août 1913).

Caen :

Reconstruction du pont de Bénouville sur le canal de Caen à la mer.

Grandcamp :

Construction d'un appontement, d'une jetée et d'un rideau en charpente.

Cherbourg :

Construction de quais à grand tirant d'eau et dragages (décrets du 22 novembre 1922 et du 8 septembre 1930, loi du 26 janvier 1933).

Cancale :

Prolongement de la jetée de la Houle-sous-Cancale.

Saint-Malo—Saint-Servan :

Construction d'une nouvelle écluse d'entrée et de digues de protection de l'avant-port (loi du 22 octobre 1919).

Brest :

Aménagement du môle de l'Est (appontement, terre-plein, souille).

Remise en état de la forme de raboud, extension du parc de balisage.

Gulvinec-Lechiagat :

Construction d'un môle-abri.

Penmarc'h, Kéridy, Saint-Guérolé :

Construction de brise-lames et déroctages.

Concarneau :

Construction d'un mur de quai dans l'anse du Lin.

Port-Tudy :

Amélioration et construction d'un môle.

Saint-Nazaire :

Parachèvement de la forme-entrée (loi du 30 mars 1928).

Creusement d'un chenal dans la Barre des Charpentiers pour la sortie du transatlantique *Normandie*.

Nantes :

Amélioration des accès et achèvement de quai (lois du 24 décembre 1903 et du 7 juillet 1913).

Aménagement de la Loire maritime entre Paimboeuf et Saint-Nazaire (décret du 26 juillet 1933).

La Rochelle-Pallice :

Construction d'un môle d'escale (lois des 21 avril 1914, 21 juillet 1923 et 12 avril 1930).

Mortagne-sur-Gironde :

Création d'un nouveau chenal d'accès.

Bordeaux :

Reconstruction et élargissement des quais de rive gauche.

Aménagement de la Gironde entre Pauillac et la mer (loi du 13 juillet 1910).

Travaux de défense de Pointe de Grave.

La Teste :

Dragage du chenal d'accès.

Bayonne :

Dérochement du plateau des Casquets (décret du 13 juillet 1929).

Saint-Jean-de-Luz :

Consolidation et renforcement des digues d'Artha et de Socoa.

Port-Vendres :

Construction d'un quai dans l'anse de la presqu'île.

Sète :

Travaux d'amélioration (loi du 23 décembre 1903, décrets du 26 décembre 1903 et du 2 mai 1926).

Saint-Louis-du-Rhône :

Pavage des terre-pleins des quais et construction d'égouts.

Marseille :

Amélioration du bassin de la Joliette (décrets des 30 août 1927 et 24 décembre 1932).

Construction du bassin du président Wilson (loi du 27 janvier 1909).

Construction du bassin Mirabeau et de la digue extérieure (loi du 24 octobre 1919).

Amélioration du port de Port-de-Bouc (loi du 24 octobre 1919).

Approfondissement et élargissement du canal de Marseille au Rhône entre Port-de-Bouc et Martigues (lois des 24 décembre 1903 et 19 juillet 1923).

Sausset :

Construction d'une jetée et aménagement d'un terre-plein.

Toulon :

Amélioration et extension (décret du 25 novembre 1931).

Le Lavandou :

Prolongement de la jetée.

Cannes :

Élargissement du quai du môle.

Ajaccio :

Rechargement du talus extérieur de la jetée de la citadelle.

Ile Rousse :

Prolongement de la jetée.

Chapitre 95. — Remboursement d'avances faites à l'État pour les travaux d'amélioration des ports maritimes.

Crédit voté pour 1933, 6.129.639 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 5.804.294 fr.

Crédit proposé par la commission, 5.804.294 fr.

Le crédit demandé accuse une diminution de 325.345 fr. Il correspond strictement à la partie des annuités représentant les intérêts des emprunts contractés par les chambres de commerce en vue de fournir des avances à l'État.

Chapitre 96. — Subventions aux ports autonomes.

Crédit voté pour 1933, 5.450.000 fr

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 5 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 4.905.000 fr.

Diminution de 450.000 fr. proposée par le Gouvernement. Sur la proposition de M. Ernest Lafont, la commission des finances a ramené le crédit à 4 millions 905.000 fr. pour marquer son désir de voir appliquer les recommandations faites par la commission des offices.

Chapitre 97. — Phares, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires.

Crédit voté pour 1933, 10.450.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 10.450.000 fr.

Crédit proposé par la commission 10.450.000 fr.

Chapitre 98. — Phares, balises et signaux divers. — Amélioration, extension et restauration.

Crédit voté pour 1933, 7 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 6.500.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 6.500.000 fr.

Il y a sur ce chapitre une diminution de 500.000 francs à la suite des propositions de réductions contenues dans la lettre rectificative de M. Abel Gardey.

Chapitre 99. — Travaux de défense contre la mer.

Crédit voté pour 1933, 1.200.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 450.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 450.000 fr.

Une réduction de 750.000 fr. a été effectuée par rapport à la dotation de 1933.

Chapitre 100. — Subvention sur le produit des jeux pour travaux de défense contre la mer.

Crédit voté pour 1933, néant.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Ce chapitre est nouveau. Il a été créé en vue de permettre l'application de l'article 6 de la loi du 11 juillet 1933.

Chapitre 101. — Subvention au département de la Gironde pour les travaux de défense contre la mer du littoral du Bas-Médoc entre les Huttes et Souillac (loi du 15 août 1929).

Crédit voté pour 1933, 8 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 7.223.334 fr.

Crédit proposé par la commission, 6.723.334 fr.

La commission a fixé le crédit à 6.723.334 francs pour se rapprocher du solde de la subvention accordée au département de la Gironde pour ces travaux. Elle espère que, compte tenu des rabais accordés dans les adjudications et marchés, cette somme suffira pour assurer l'achèvement des travaux.

Chapitre 102. — Service des forces hydrauliques. — Subventions pour études, recherches et travaux scientifiques.

Crédit voté pour 1933, 1 million de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 500.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 500.000 fr.

Une diminution de 500.000 fr. a été effectuée par rapport à la dotation de 1933.

Chapitre 103. — Service des forces hydrauliques. — Travaux préparatoires.

Crédit voté pour 1933, 360.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 300.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 300.000 francs.

Diminution jugée possible de 60.000 fr.

Chapitre 104. — Service des forces hydrauliques. — Avances ou subventions aux entreprises de forces hydrauliques.

Crédit voté pour 1933, 7.855.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 26.540.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 26.540.000 fr.

Le crédit demandé pour 1934, chiffré d'abord à 8.100.000 fr. dans le projet du Gouvernement, a été porté à 26.540.000 fr. par la lettre rectificative du 15 décembre 1933 qui le justifie par la nécessité de parer aux paiements des avances et subventions engagées, notamment à concurrence de 17.105.000 fr. pour l'aménagement de la chute du Sautet sur le Drac.

Chapitre 105. — Travaux à la charge de l'Etat pour l'aménagement de la chute de Kembs sur le Rhin.

Crédit voté pour 1933, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 32.400.000 fr.

Crédit proposé par la Commission, 32.400.000 fr.

Le montant des dépenses restant à payer par l'Etat pour la construction du barrage de Kembs, sur le Rhin, a été évalué au commencement de l'année 1933 à 35.900.000 fr. C'est ce chiffre dont l'inscription avait été demandée au chapitre 101 du budget de l'exercice 1933, et qui a été distraité pour être inséré au projet de loi relatif à l'outillage national.

Trois douzièmes provisoires ont cependant été votés sur le chapitre 101, correspondant à un crédit total de 3.735.000 fr. Sur cette somme, 3.500.000 fr. ont été ordonnancés et payés à la société Energie électrique du Rhin, concessionnaire.

Les 235.000 fr. restants n'ont pu être mandatés, la loi du 31 mai 1933 ayant complètement supprimé la dotation du chapitre 101.

Les crédits nécessaires pour faire face au solde à payer s'élèvent donc à :

35.900.000 — 3.500.000 = 32.400.000 fr.

Cette somme se décompose comme suit :

Payements directs à la société et travaux à effectuer en dehors de celle-ci.	14.500.000
Remboursement de prestations en nature.	17.900.000
	<hr/>
	32.400.000

Il y a lieu de signaler que dès le commencement de l'année, la société a dû ralentir les payements à faire aux entrepreneurs, les décomptes mensuels fournis par les trois premiers mois étant supérieurs de plus de 4 millions aux crédits alloués ; si l'on ajoute à cette somme la rémunération de la société prévue par la convention de concessions, c'est à près de 5 millions que se chiffraient, le 1^{er} avril, les payements en retard de l'Etat.

A cette époque, par suite de l'absence de crédits nouveaux, les payements ont dû être suspendus complètement.

Cet état de choses a rendu extrêmement délicates les relations avec l'entrepreneur allemand et ce n'est que grâce à son esprit de conciliation que les travaux ont pu être continués. Il est de toute nécessité de ne pas aggraver la situation et de ne pas risquer, par un nouveau retard dans les payements, de compromettre l'achèvement de ces travaux.

Il y a donc lieu de doter le chapitre 105 du budget de l'exercice 1934 d'une somme de 32.400.000 fr.

Chapitre 106. — Subventions aux entreprises de transport d'énergie électrique.

Crédit voté pour 1933, 6.500.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 6.310.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 6.300.000 fr.

Le crédit demandé pour 1934, qui accuse une diminution de 190.000 fr., correspond aux dépenses engagées.

La commission a réduit ce crédit de 10.000 francs, à titre indicatif, pour marquer son désir de voir le Parlement saisi par le ministre des travaux publics d'un plan général d'organisation et de contrôle de la production, du transport et de la vente de l'énergie électrique, tendant à développer la consommation par un abaissement général des prix et un assouplissement des tarifs et conditions imposés aux abonnés.

Chapitre 107. — Distribution d'énergie électrique dans les régions libérées.

Crédit voté pour 1933, 50.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 30.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 30.000 fr.

Diminution de 20.000 fr. par rapport à la dotation de 1933.

Chapitre 108. — Frais de recherches et de prospections minières.

Crédit voté pour 1933, mémoire. à
Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Chapitre 109. — Etudes et subventions en vue de l'amélioration de l'utilisation du combustible.

Crédit voté pour 1933, 30.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1934, 30.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 30.000 fr.

SENAT

(Session ord. — Séance du 15 février 1934)

J. O. Annexe N° 67, p. 45 et 46.

RAPPORT fait au nom de la commission des travaux publics, chargée d'examiner la proposition de loi de M. Gaston Carrère, tendant à créer des **servitudes de visibilité pour l'utilité de la voirie routière**, par M. Antoine Borrel, sénateur. — (Renvoi, pour avis, à la commission des finances.)

Messieurs, les problèmes que pose le développement continu de la circulation automobile et l'augmentation sans cesse croissante du trafic routier, sont nombreux et pressants.

Aux plus importants de ces problèmes, un projet de loi déposé par le Gouvernement à la Chambre des députés, en 1930, sous le n° 2885, s'efforçait d'apporter des solutions.

Le rapport de ce projet de loi m'avait été confié et j'ai tâché, à cette époque, de dégager ce que je pensais être les éléments fondamentaux d'une politique routière capable de répondre aux nécessités du présent et à celles de l'avenir.

Diverses circonstances ont entraîné l'ajournement de ces solutions, et je ne puis être de ceux qui en prennent aisément leur parti, car j'estime qu'en reculant les décisions en cette matière, on ne fait que les rendre plus malaisées et plus onéreuses.

Quant à demeurer dans le *statu quo*, cela n'est pas possible ; aussi bien nous assistons d'une manière permanente à la transformation de notre réseau routier, transformation qui — malheureusement — s'effectue en dehors de toute conception d'ensemble, au fur et à mesure des disponibilités et des moyens financiers.

Parmi les grandes mesures envisagées dans le projet de loi n° 2885, figurait l'institution de servitudes de visibilité.

Ainsi que vous le savez, un très grand nombre d'accidents routiers sont provoqués par la visibilité défectueuse au voisinage des croisements, des virages, des points dangereux pour une raison quelconque.

Avant l'automobile, la limitation du champ visuel des conducteurs n'avait que fort peu d'importance

puisque la faible allure des véhicules hippomobiles comportait par elle-même un élément de sécurité, et qu'en outre le trafic était très faible.

Il n'en est plus de même aujourd'hui où, d'une part, les véhicules routiers peuvent atteindre et atteignent en fait des vitesses très élevées, et où l'intensité croissante du trafic multiplie les dangers de collision.

En attendant l'adaptation complète de notre réseau routier aux nécessités qui lui incombent, il importe du moins d'établir dès maintenant un système de servitudes légales, grâce auquel toutes constructions, plantation ou implantation nouvelles seront interdites aux abords ou aux voisinages des croisements, virages ou points dangereux.

Les dispositions préconisées dans la proposition de loi de M. Carrère sont empruntées au projet de loi 2885; je les avais conservées et défendues dans le rapport dont avait bien voulu se charger la commission des travaux publics et des moyens de transport de la Chambre des députés.

A très juste titre, notre collègue M. Carrère, signale que les mesures correspondantes ne nécessitent pas de longs délais et qu'elles peuvent parer à toute dépense immédiate; qu'elles sauvegardent les droits des propriétaires; qu'elles réclament peu de capitaux à investir; qu'elles n'exigent pas de procédure compliquée, et, surtout, qu'elles faciliteront dans l'avenir l'exécution des grandes améliorations de notre réseau routier, en limitant les expropriations à prévoir dans les endroits où devront être effectuées les plus importantes modifications.

C'est à fort juste titre que M. Carrère fait observer que les propriétaires frappés de la servitude trouvent une compensation dans l'importante plus-value que donne à leur héritage la proximité de routes bien entretenues et parcourues constamment par un courant intense de circulation.

Votre commission des travaux publics vous propose donc d'adopter la proposition de loi dont voici le texte :

PROPOSITION DE LOI

Art. 1^{er}. — Les propriétés riveraines ou voisines des croisements, des virages ou des points dangereux ou incommodes pour la circulation publique peuvent être frappées de servitudes destinées à dégager la visibilité.

Ces servitudes comportent, suivant les cas :

a) L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures susceptibles de gêner les vues, de remblayer, de planter, et, d'une manière générale, de faire tous dépôts ou installations susceptibles de gêner les vues;

b) L'interdiction d'élever des bâtiments, des clôtures, des remblais ou des plantations et, d'une manière générale, de faire tous dépôts ou installations

au-dessus du niveau qui sera fixé par le plan de dégagement prévu à l'article 2 ci-après;

c) L'obligation de ramener et de tenir les haies et les plantations et les dépôts existants à un niveau au plus égal au niveau qui sera fixé par le plan de dégagement; cette obligation pouvant aller jusqu'à la suppression totale;

d) L'obligation de laisser l'administration opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue suffisantes.

Art. 2. — Un plan de dégagement établi dans les formes prévues pour les plans d'alignement déterminera, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exerceront les servitudes de visibilité et définira la nature des servitudes frappant chacun de ces terrains.

L'approbation du plan de dégagement sera poursuivie comme en matière de plan d'alignement. Notification de l'approbation du plan de dégagement sera faite aux propriétaires intéressés et l'exercice de ces servitudes commencera à courir à la date de cette notification.

Toute infraction aux obligations qui résultent pour un propriétaire de l'approbation d'un plan de dégagement sera poursuivie et réprimée comme une contravention de voirie.

Art. 3. — L'établissement des servitudes de visibilité ouvrira au profit des propriétaires le droit à une indemnité compensatrice une fois payée, tenant compte de la valeur du terrain, qui résulterait notamment des frais de coupe, taille, recépage, ébranchage ou élagage des arbres, arbustes ou haies, et de la perte de récolte que le propriétaire n'aurait pas été tenu de supporter déjà en vertu des lois et règlements en vigueur.

Les indemnités seront, à défaut d'entente amiable, fixées par le juge de paix du canton sur le dire d'experts choisis par les parties et, en cas de désaccord, d'un tiers expert nommé par le juge de paix.

Chaque partie supportera seule les honoraires de l'expert qu'elle aura choisi. En cas de désaccord nécessitant la nomination d'un tiers expert, les honoraires de ce dernier seront à la charge de la partie qui succombera ou des deux parties dans la mesure où les prétentions de chacune d'elles seraient réduites.

Les plans, procès-verbaux, quittances et tous actes auxquels pourra donner lieu l'application du présent article seront visés pour timbre et enregistrement gratuits, quand il y aura lieu à enregistrement.

ANNEXE N° 2955

(Session ord. — Séance du 6 février 1934.)

RAPPORT fait au nom de la commission des pensions civiles et militaires chargée d'examiner le projet de loi tendant à régler vis-à-vis de l'Etat

français la situation des **fonctionnaires détachés de la métropole et incorporés dans le cadre unique**, par M. Fiori, député (2).

Messieurs, le résident général de France à Tunis se proposant de soumettre à la signature du bey un projet de décret relatif à l'incorporation dans le cadre tunisien des fonctionnaires détachés de la métropole, dans le but d'améliorer la pension de retraite des agents ayant exercé en Tunisie des emplois supérieurs au grade occupé dans leur cadre d'origine, cette réforme doit appeler une modification en ce qui la concerne, des règles édictées par l'article 17 de la loi du 14 avril 1924 en matière de remboursement des retenues.

C'est l'objet de l'article unique soumis à vos délibérations par le Gouvernement et que votre commission vous propose d'adopter :

PROJET DE LOI

Article unique. — Lorsqu'un fonctionnaire détaché en Tunisie dans les conditions fixées par les articles 33 de la loi du 30 décembre 1913 et 15 de la loi du 14 avril 1924 démissionnera pour être incorporé dans le cadre tunisien et attaché au régime des retraites de la société de prévoyance des fonctionnaires et employés tunisiens, les retenues pour pensions civiles afférentes à la période du détachement seront transférées par l'État à cette société qui supportera en contre-partie la part des pensions correspondant aux services rendus dans la régence.

Le transfert prévu au précédent paragraphe sera autorisé, le cas échéant, pour les fonctionnaires en position de détachement en Tunisie à la date du 1^{er} janvier 1932.



BIBLIOGRAPHIE

L'ÉLECTRIFICATION DE LA FRANCE

Analyse du numéro du *Sud-Ouest Economique* N° 238-239. Septembre-Octobre 1933.

Le *Sud-Ouest Economique*, revue de défense, de propagande et d'expansion économiques, a eu l'heureuse idée de consacrer son numéro de Septembre-Octobre 1933 à l'Électrification de la France.

Luxueusement édité et orné de photographies très nombreuses, toutes remarquablement nettes, ce numéro, dont la Direction de la revue a eu la bonne inspiration de faciliter la diffusion parmi les Ingénieurs des Ponts et Chaussées en leur consentant une notable réduction de prix (1) présente une mise au point très intéressante des efforts accomplis pour le développement des moyens de production et de distribution d'énergie dans notre pays.

En tête de l'ouvrage est reproduite une partie des importantes déclarations faites par M. Albert Lebrun, Président de la République, lors de l'inauguration des usines de La Truyère, en juin 1933, sur l'utilité de l'aménagement des chutes d'eau et la réalisation d'interconnexions à grande distance.

Vient ensuite une lettre préface de M. J. Paganon, alors ministre des Travaux publics.

M. Paganon, natif du Dauphiné, est particulièrement bien placé pour apprécier, comme il se doit, l'intérêt de la Houille Blanche. Aussi sa déclaration, qu'il est « nécessaire, plus que jamais pour la France de mettre en valeur ses richesses naturelles, en particulier ses trésors hydrauliques », prend-elle une signification profonde d'autant plus opportune que de certains côtés une sorte de désaffection paraît se manifester pour les Centrales Hydrauliques auxquelles on préférerait les centrales thermiques.

Dans un substantiel raccourci, M. Launay, directeur des Forces Hydrauliques et des Distributions d'Énergie Électrique, au Ministère des Travaux Publics, retrace le perfectionnement des moyens de production thermique et hydraulique, montre le but des interconnexions à 150.000 et 220.000 volts, expose les résultats déjà obtenus dans cette voie, souligne le développement des réseaux de distribution dans les communes de France, et conclut que, en dépit de la crise qui l'a touchée, avec modération d'ailleurs, puisque la réduction de la consommation n'a pas dépassé 12 % dans l'ensemble du territoire, une reprise très encourageante s'observe dès à présent.

(1) Prix du N° : 25 fr. — Prix du N° : 19 fr., pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, 6, place St-Christoly, à Bordeaux.

M. Le Roux, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, a analysé, avec beaucoup de soin, l'idée d'interconnexion. Il a fait sentir les difficultés techniques que présente l'établissement des lignes d'interconnexions. Il a rappelé les textes législatifs qui traduisent la volonté des Pouvoirs Publics de faciliter la création de telles lignes. Il a donné enfin des exemples concrets d'interconnexion, particulièrement suggestifs, à savoir : l'interconnexion des centrales de la Région Parisienne les unes avec les autres et l'interconnexion du Massif Central avec le groupe des usines de la région parisienne.

S'attachant plus spécialement à la région du Sud-Ouest, M. Crescent, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé du service des Forces Hydrauliques du Sud-Ouest, a dans un rapide historique, montré les étapes parcourues depuis l'avant-guerre ou, faute de lignes de transport, l'énergie des hautes vallées des Pyrénées devait être consommée sur place, jusqu'à l'époque actuelle où, grâce à l'électrification généralisée des chemins de fer du Midi, une impulsion vigoureuse a pu être donnée aux équipements hydroélectriques et aux réseaux transportant l'énergie à longue distance.

Il conclut en signalant la nécessité de parachever l'œuvre accomplie en créant des réservoirs, en aménageant les lacs, en construisant une ligne à 220.000 volts de Lannemezan à Brommat, pour relier le Massif Central et les Pyrénées, en aménageant les tarifs de vente au détail pour stimuler la consommation et améliorer les débouchés locaux de nombreuses centrales de la région.

M. de Folin, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé du service des Forces Hydrauliques du Centre, a présenté un tableau complet et précis de l'ensemble des aménagements existants et projetés sur les cours d'eau du Massif Central. Il a montré les difficultés qu'ont à vaincre les techniciens en raison de la variabilité extrême des débits, selon les années. Il a mis clairement en évidence l'intérêt des plans d'aménagements dressés avec souplesse et il a rappelé le rôle de l'État qui « doit en tout et pour tout, partout et toujours, garder les rênes de l'économie nationale ».

Nul n'était plus qualifié que M. Barbillon, le savant professeur de la Faculté des Sciences de Grenoble, pour traiter de « l'Électrification de la France ». Il a de main de maître fait l'inventaire complet des tra-

vaux accomplis depuis l'origine, montrant la transformation qui s'est produite dans ces régions à la suite de l'invention des turbines à haute chute et de la transmission d'énergie à haute tension. Il a rappelé particulièrement les caractéristiques des grands ouvrages de régularisation de la Girotte, du Chambon et du Sautet. Il a énuméré les principales lignes d'inter connexion de la région, il a mentionné les vastes ouvrages qui permettront en aménageant le Rhône de capter l'énergie sauvage du fleuve, d'améliorer la navigation et de fertiliser par l'irrigation de vastes territoires jusqu'ici incultes. Il a terminé en exposant les premiers résultats obtenus dans l'électrification des chemins de fer.

M. Marcel Ulrich, le regretté Président du Syndicat des Producteurs et Distributeurs d'Énergie Électrique, a montré que la consommation d'énergie électrique se développait plus vite que les moyens de production. Cette circonstance améliore les conditions d'utilisation des ouvrages existants. Il a noté enfin que l'influence de la dépression économique actuelle était partiellement masquée par le développement de la consommation domestique de l'électricité.

M. Jean Maroger, Président de la Chambre Syndicale des Forces Hydrauliques, a montré l'influence heureuse de l'électrification des chemins de fer du Midi sur le développement économique de la région du Sud-Ouest. Il a exposé l'importance prise par l'Union des Producteurs d'Électricité des Pyrénées Occidentales, qui groupe 36 usines et répartit annuellement plus d'un milliard de kwh.

Il a marqué que la création de centrales hydrauliques et de réseaux de transport avait stimulé de nombreuses industries et permis le développement de l'industrie de l'azote synthétique et du zinc électrolytique. Il a conclu en insistant sur la nécessité de maintenir un équilibre rationnel entre la production et la consommation.

M. Henri Martin, administrateur du *Sud-Ouest Économique*, a opposé la pauvreté relative des gisements nationaux de charbon et combustibles liquides, — dont les plus importantes sont à proximité des frontières du Nord-Est, — à la richesse des ressources naturelles en forces hydraulique et il a souligné les avantages importants qui s'attachent à recourir de préférence à cette source d'énergie, notamment pour la traction sur les chemins de fer.

M. Rolley, Inspecteur Général du Génie Rural, a traité de l'état actuel de l'électrification rurale. Depuis la guerre, l'électrification des campagnes a été considérée comme un des éléments essentiels de l'équipement agricole et rural. Aussi l'État s'est-il trouvé amené à participer directement ou indirectement à plus de 50 % du montant des dépenses. L'auteur a montré l'ampleur de la tâche accomplie. Actuellement il reste surtout à s'occuper des écarts, les travaux seront poursuivis dans la mesure où le justifiera l'in-

térêt économique de ces électrifications et où le permettront les disponibilités financières. Par ailleurs, les combinaisons financières de l'index et les modalités de participation aux bénéfices, assurent, dans des conditions avantageuses, le remboursement des avances. Au point de vue de la consommation les résultats obtenus sont généralement bons pour l'éclairage. Il reste encore beaucoup à faire pour la force motrice et dans certains départements le taux de consommation sont parvenus déjà à une valeur très intéressante.

M. Teste, Directeur Commercial du Petit Matériel de la Société Alstom, a rappelé les qualités principales des appareils domestiques d'emploi le plus courant (fer à repasser, aspirateur à poussière, ventilateur, bouilloires, radiateurs paraboliques, cheminées lumineuses, grille-pain, glacières). Il s'est étendu plus spécialement sur l'application de l'électricité au chauffage des locaux, au chauffage de l'eau et à la cuisine. Il a rappelé que l'augmentation de consommation provoquée chaque année par les applications aux usages domestiques, était du même ordre de grandeur que la consommation annuelle sur les lignes électrifiées du P.O. Les applications domestiques de l'électricité régularisent la courbe des charges des centrales. Tout comme la consommation des produits alimentaires, elle échappe pratiquement à l'influence des crises et améliore les conditions d'existence de tous.

M. Coyne, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a rappelé le programme de construction d'usines hydroélectriques, conçu en 1920, en vue de l'électrification du réseau du P. O. Il a décrit les dispositions essentielles de l'usine de Coindre et indiqué les caractéristiques de l'usine de Chevanon, ainsi que celle de Marèges, en cours de construction.

M. Leclerc du Sablon, Directeur de la Société Hydroélectrique du Midi, après avoir énuméré les chutes aménagées, avant, pendant et depuis la guerre par la Compagnie des chemins de fer du Midi, a montré comment le rendement de cet important ensemble industriel se trouvait accru du fait de l'affiliation de la Compagnie du Midi à l'U.P.E.P.O. Il a décrit ensuite les deux usines de Lassoula et de Tramezaygues, construites avec la plus grande rapidité par la Société Hydroélectrique du Midi. Grâce à l'ingénieuse utilisation des réserves du lac de Caillaouas qu'une station de pompage permettra d'ailleurs de reconstituer, les usines pourront fournir au réseau de l'U.P.E.P.O. l'appoint d'une puissance de 24.000 kw.

M. Charlot, ancien Sous-Secrétaire d'État, Président du Conseil supérieur des chemins de fer, après avoir discuté les objections qui sont souvent présentées à l'encontre de l'électrification des chemins de fer, a montré les avantages incontestables que comporte cette modernisation d'un des plus importants de nos moyens de transport. La supériorité de l'é-

lectrification n'est cependant indiscutable que sur les lignes à grand trafic, aussi convient-il de limiter le programme de travaux à une longueur de voie de l'ordre de 5 à 6.000 kilomètres. En échelonnant les travaux sur 10 ou 12 ans, la dépense annuelle atteindrait 5 à 600 millions. Les inconvénients d'ordre stratégique n'ont pas empêché l'électrification des réseaux italien et allemand. D'ailleurs, la vulnérabilité des lignes, des conducteurs, pourrait être réduite par un troisième rail comme entre Chambéry et Modane. Au surplus, l'électrification représente un progrès social et technique indiscutable.

M. Jean Odin, sénateur de la Gironde, a retracé l'œuvre des Compagnies du P. O. et du Midi, en matière de traction électrique. Une fois achevée, l'électrification en cours des lignes de Vierzon à Brive et de Montauban à Cette, la proportion de tonnage kilométrique remorqué électriquement atteindra 38 % sur le P. O. et 66 % sur le Midi, ce qui représente dans l'état actuel du trafic une économie de 470.000 tonnes de charbon sur le P. O. et de 450.000 tonnes sur le Midi. L'auteur a marqué que l'électrification porte en elle « les éléments de résurrection de nos campagnes auxquelles l'énergie électrique offre des forces neuves et illimitées ».

M. Parodi, directeur honoraire de l'Électrification, ingénieur-conseil du P. O., a rappelé succinctement les efforts accomplis par la Cie du P. O., dans ce que l'auteur appelle l'électrification industrielle, c'est-à-dire la construction d'un vaste réseau de production et de transport d'énergie et de ce qu'il appelle l'électrification ferroviaire. L'excellente utilisation de la puissance de traction (4.500 ou 6.000 heures suivant l'étendue et le trafic des lignes électrifiées) permet d'assurer des répartitions de charges qui agissent heureusement sur le prix de revient moyen de l'énergie des réseaux industriels. La politique d'électrification suivie par le P. O. semble n'avoir eu qu'une influence heureuse sur la situation générale malgré les craintes qu'avait fait naître à certain moment l'augmentation du loyer de l'argent.

M. Paul Leboulleux, Ingénieur en chef des Services techniques de la voie, à la Cie du P. O., a décrit les différentes dispositions adoptées pour la circulation des lignes caténaires, en voie courante dans les gares. Il a signalé les modifications aux dispositions constructives antérieurement adoptées sur la section d'Orléans à Tours récemment électrifiée.

M. Ferdinand Chappée a donné les caractéristiques des ouvrages de transport à 220.000 volts construits en 1929, entre Marèges et Paris, par le P. O., exploités depuis lors par la Société « Transport de l'Énergie du Massif Central (TEMAC) ».

M. Leflot, Ingénieur des Services électriques de la Cie du P. O., a décrit les lignes à 90.000 volts des sous-stations qui, tous les 25 kilomètres, fournissent du courant continu pour les besoins de la traction.

Il a donné d'utiles renseignements sur l'équipement des sous-stations et montré la supériorité de l'équipement automatique, qui va d'ailleurs être systématiquement adopté dans les sous-stations des lignes en cours d'électrification.

M. Georges Petitmengin, Ingénieur, sous-chef des services électriques de la Cie du P. O., a donné les caractéristiques de divers types de locomotives électriques en service sur le réseau.

M. Marcel Lefèvre, Ingénieur des Services techniques de la Cie du P. O., a exposé les applications faites par cette compagnie en matière de signalisation lumineuse. La visibilité en est grandement améliorée, notamment sur les lignes électrifiées à suspension caténaire.

M. Ch. Gufflet, Directeur de la Cie du Midi, a montré comment le programme initial d'électrification s'était adopté aux circonstances. D'une part l'électrification sera étendue à toutes les lignes à grand trafic, même sur celles où primitivement la traction à vapeur devait être conservée. D'autre part on renonce à électrifier les lignes secondaires que permettent d'exploiter plus économiquement les automotrices à moteur thermique. L'auteur montre en outre l'influence heureuse de l'électrification des réseaux sur le développement économique de la région.

M. Bachellery, Ingénieur en chef du matériel et de la Traction à la Cie, des chemins de fer du Midi, a décrit les installations et les perfectionnements techniques réalisés depuis 1928, époque à laquelle remonte la dernière mise au point publiée par le *Sud-Ouest Économique*. Les lignes de transport, les sous-stations des sections, les lignes de contact, le matériel, les moteurs, le chauffage électrique des trains sont successivement passés en revue. L'auteur expose notamment les avantages de la commande automatique des sous-stations, et il rappelle que l'emploi de filtres appropriés a permis d'atténuer les perturbations causées à l'exploitation des lignes téléphoniques par les harmoniques qui peuvent prendre naissance dans les redresseurs à vapeur de mercure.

À côté des très importantes études qui sont résumées ci-dessous, il faut mentionner des monographies très complètes de l'usine hydroélectrique de Kembs et sur les usines hydroélectriques de la Société des Forces Motrices de la Truyère.

En outre des renseignements étendus sont donnés sur les entreprises qui collaborent à l'électrification, aussi bien pour les Travaux Publics, que pour la construction et l'installation des conduites forcées, le matériel pour les usines, les sous-stations électriques, le matériel des lignes, la fourniture de locomotives automotrices, matériel roulant.

Le numéro se termine par un article de Jacques Couteau qui montre l'heureuse influence qu'on eue les travaux d'aménagement des chutes d'eau sur le développement du tourisme.

La sèche analyse qui précède ne rend que bien imparfaitement tout l'intérêt que présente, pour les Ingénieurs, la riche documentation condensée dans les quelques 200 pages de la revue. Puisse-t-elle cependant inciter un grand nombre de nos camarades à se la procurer et à la lire avec attention.

Il ne sera pas inutile, à l'occasion de cette revue des réalisations accomplies dans la voie de l'électrification de la France, d'attirer l'attention sur la part prise en cette matière par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Sans doute, nos Camarades n'ont-ils pas été les seuls ouvriers de la mise en œuvre de nos richesses naturelles en énergie ; mais beaucoup

d'entre eux ont joué un rôle prépondérant : on en verra comme indice le fait que plus de la moitié des collaborateurs de la publication qui vient d'être analysée appartiennent au Corps des Ponts et Chaussées, et au Corps des Mines.

Nous nous réservons de montrer prochainement comment d'éminents Ingénieurs de ces deux Corps ont, par leur science, leur volonté, leur esprit d'initiative, leur talent d'organisateur, contribué grandement à doter le pays de l'ossature électrique qui fait sa force.

GÉNY.

Ingénieur ordinaire.



ÉTUDES TECHNIQUES

Etude des Bilans

Si l'on veut apprécier exactement la situation financière d'une Société industrielle, il est imprudent de se baser uniquement sur le montant de son capital social, comme on le fait parfois. Ce capital peut, en effet, avoir été déjà dissipé en partie ou compromis dans des participations malheureuses. Ce qui reste disponible ne permet peut-être plus de réaliser l'objet social. Le seul moyen de se renseigner complètement est d'étudier ses bilans.

Définition du bilan

Un bilan est un résumé en deux tableaux des divers comptes de la Société.

L'un des tableaux appelé « Passif » contient les divers comptes des dettes, à savoir :

Le capital actions, dettes de la Société envers elle-même,

Le capital obligations, dette de la société, à long terme, envers les tiers.

Les Bons hypothécaires et Bons de Caisse, dette à moyen terme envers les tiers,

Les Créanciers ou Effets à payer, dette à court terme envers les tiers.

Il contient aussi les *Bénéfices* dus en principe aux actionnaires, les *Réserves* et les *Amortissements* prélevés sur les bénéfices annuels.

Le second tableau appelé « Actif » contient les comptes des valeurs, à savoir :

Les comptes Caisse et Banques qui contiennent les fonds disponibles,

Les Débiteurs ou effets à recevoir,

Le Portefeuille des titres de Bourse achetés par la Société, et

Les Participations,

Les Marchandises et Matières premières,

Les Immeubles.

Les bénéfices étant la différence qui existe entre le montant total des valeurs de l'Actif et celui des dettes du Passif, on est obligé de les inscrire sur le tableau du Passif pour faire la Balance. Ils appartiennent aux Actionnaires et constituent une sorte de dette de la Société envers eux.

Chaque année, c'est sur le montant des bénéfices qu'on prélève les sommes qui sont mises en *Réserve* et celles qu'on affecte aux *Amortissements*.

Par conséquent, on peut dire que les Réserves et Amortissements représentent des bénéfices des exer-

cices antérieurs ; c'est pourquoi ces deux comptes figurent au Passif.

Comme les deux syllabes de son nom l'indiquent, le bilan devrait être établi deux fois par an.

Dans la pratique, les Sociétés ne le dressent qu'en fin d'exercice et souvent plusieurs mois après sa clôture. Il est alors un peu tard pour pouvoir utiliser pleinement les renseignements qu'il fournit. Des faillites en résultent parfois.

Le bilan est établi tous les six mois et même tous les mois dans les entreprises bien conduites ; cela donne aux administrateurs la facilité de rectifier les fautes de gestion dès qu'elles se produisent. Il existe même des Sociétés qui font un bilan chaque jour et qui s'en trouvent très bien.

PASSIF

Capital actions

Pour apprécier la solvabilité d'une société, ce qu'il importe de connaître, ce n'est pas le capital initial qui est sensé être entré dans ses caisses au moment de sa constitution, mais le montant des fonds disponibles ou rapidement réalisables qu'elle possède au moment considéré.

Dès le début, en effet, le capital a été amputé de plusieurs façons :

1° Par les frais de constitution de la Société, frais de notaire, d'enregistrement, de droit de timbre, d'abonnement, d'impression de titres, lesquels absorbent au total 4 et 5 % du capital nominal.

2° Par les frais de recherches et l'agglomération des capitaux, lesquels entraînent des commissions s'élevant à 5 % et quelquefois 10 % des souscriptions recueillies par les démarcheurs.

3° Par les apports payés au moyen d'actions d'apport libérées entièrement.

Ces apports, souvent surestimés, atteignent parfois 25 à 30 % du capital social. On cite des cas où ils ont atteint 75 %.

En outre, depuis sa fondation, la Société peut avoir subi des pertes industrielles ou avoir été victime de clients défaillants.

Tout cet argent, jamais entré ou déjà sorti, diminue ses disponibilités, son capital de travail ou « Working capital » des Anglais.

On voit pourquoi le montant du capital social en lui-même ne donne qu'une idée fautive de la situation.

Il y a lieu de noter que les capitaux mis dans une

société sous la forme d'actions sont les plus avantageux pour la société, car aucun intérêt fixe ne leur est servi : leur remboursement ne peut jamais être exigé par les actionnaires ; ceux-ci n'ont droit aux bénéfices que s'il y en a.

Capital Obligations.

Au contraire, les obligations ont droit à un intérêt fixe annuel, même s'il n'y a pas de bénéfice ; des garanties réelles doivent leur être données ; leur remboursement est obligatoire à la date fixée.

Les intérêts annuels des obligations font partie des frais généraux de l'Entreprise.

Dans le cas de non-paiement de leurs intérêts, les obligataires peuvent demander la mise en faillite de la Société.

En période de prospérité, il est plus avantageux pour la Société d'augmenter ses ressources par une émission d'obligations ou bons de caisse qui ont un intérêt fixe faible, que par une émission d'actions qui participent à tous les bénéfices proportionnellement à leur nombre.

On préfère parfois procéder à des émissions d'actions au-dessus du pair quand l'action est en hausse.

Dans les moments de crises, les capitalistes se détournent des actions ; il n'y a alors qu'une émission d'obligations ou de bons hypothécaires qui peut réussir, mais pour cela, il faut pouvoir donner des Immeubles en garantie.

Créanciers.

Ce poste représente le montant des engagements à court terme (effets à payer) ; ce sont les dettes chirographaires, résultant d'engagements écrits, mais non pourvues de garanties réelles comme les dettes hypothécaires.

Lors de chaque échéance, la société doit pouvoir faire honneur à tous ses engagements ; sinon elle est obligée de demander un report ou des délais à ses créanciers.

En cas d'échec de ses pourparlers, elle peut être obligée de déposer son bilan et mise en liquidation ou déclarée en faillite.

Ce compte « créanciers » est le plus dangereux pour la vie de la Société ; c'est lui qu'il faut regarder le premier et le comparer aux disponibilités qui figurent à l'actif pour voir si la société est au-dessus de ses affaires.

Réserves.

Les réserves se divisent en *réserve légale*, alimentée par des prélèvements obligatoires annuels de 5 % des bénéfices et *réserve statutaire* alimentée par les prélèvements facultatifs que les statuts de la Société ont prévu sur les bénéfices annuels. Une bonne gestion exige la mise en réserve d'une part importante

des bénéfices annuels, 30 % environ, afin de parer aux aléas de l'exploitation et aux années déficitaires.

Mais on aurait tort de se laisser éblouir par le montant des réserves portées au passif ; il importe de savoir quel usage a été fait de ces réserves et ce qu'il en reste.

Ce compte de Réserves n'est parfois que le vestige d'une ancienne splendeur qui a sombré dans des opérations hasardeuses ou des participations imprudentes.

Si les sommes mises en réserve existent encore, on doit les trouver dans les comptes *Caisse et Banques*, dans le *Portefeuille*, les *Immeubles*, les *Matières premières* et les *marchandises* en stock, ainsi que dans le compte des *Débiteurs*.

Sinon, elles ne représentent plus qu'un souvenir de richesses disparues.

Amortissements.

Chaque année, la Société est obligée de prendre sur ses bénéfices les sommes destinées aux amortissements c'est-à-dire à rembourser ses obligations, à reconstituer les capitaux qui ont servi à payer les frais de constitution, les actions ad'apports, les immeubles, les machines.

Les obligations s'amortissent à la cadence fixée par les contrats d'émission. Les frais de constitution et les actions d'apport peuvent être amorties à raison de 25 et 40 % par an. Pour les machines et le matériel, on admet généralement une proportion du même ordre de grandeur.

En ce qui concerne les Immeubles, on ne dépasse pas 5 à 10 %.

A la régularité et à l'importance des amortissements, on juge la bonne gestion d'une entreprise.

Comme on le voit, le Passif contient tous les comptes des dettes de la Société, dettes envers elle-même, envers les tiers, envers ses actionnaires ; il indique la provenance des capitaux sociaux. Le *Passif* contient ce que M. de Fages a appelé le *Comptes Capitaux*.

Dans l'*Actif*, nous allons trouver toutes les valeurs de la Société, c'est-à-dire ses fonds, son patrimoine, ses moyens d'action. Nous y trouverons les postes où se tiennent réellement les capitaux qui sont passés par ses mains, ce sont les *Comptes-réservoirs* de M. de Fages.

ACTIF

Caisse et Banques

Le regard doit porter en premier lieu sur le compte Caisse et Banques où figurent les fonds disponibles de la Société.

Les espèces en caisse sont dans les coffres de la Société et de ses agences ou succursales ; les espèces en Banques sont en dépôt dans les Banques. Mais il y a Banque et Banque. Ce poste doit être surveillé

attentivement, car si la Banque qui a reçu les dépôts fait faillite, les espèces déposées dans ses coffres sont perdues.

Il y a quelques années, une vieille Banque du Nord a sombré parce que ses dépôts dans une autre banque ont été dissipés lors de la faillite de cette dernière : une grosse Société de construction d'automobiles a failli périr pour la même raison.

Débiteurs

Ce poste représente le montant des effets à recevoir de la part des clients de la Société, l'ensemble des effets commerciaux escomptables en banque, et par conséquent susceptibles d'augmenter la Trésorerie pour faire face aux échéances.

Le montant de ce poste, ajouté à celui des espèces en caisse ou en banque, doit toujours être supérieur au total du poste « Créanciers ».

A ce sujet, il y a lieu de signaler que les sommes dues par les Administrations aux Entreprises ne sont pas escomptables et qu'aucun moyen de coercition ne peut être exercé, mais que les retards parfois très importants de ces paiements mettent les Entreprises dans de graves embarras et causent quelquefois leur ruine.

Portefeuille

Sous ce titre, on classe les sommes qui ont été investies en achats d'actions ou d'obligations d'autres sociétés ou de rentes sur l'État. Ces valeurs mobilières permettent, en cas de besoin, de réaliser des disponibilités par des ventes en Bourse.

Les valeurs mobilières nécessitent une grande surveillance. Toutes sont exposées à des fluctuations plus ou moins brusques. Il faut savoir les acheter en baisse et les vendre en hausse. En réalité, les titres de tout repos, les valeurs de « pères de familles » n'existent pas.

Participations.

On range sous ce vocable les capitaux que la Société a investis dans des affaires nouvelles qu'elle a créées entièrement (filiales) ou dans lesquelles elle a seulement pris une part. Ces capitaux sont considérés comme immobilisés pour longtemps et peuvent très difficilement servir à améliorer la Trésorerie dans un moment difficile.

Dans une Société industrielle bien gérée, les Participations ne devraient pas exister, car c'est un moyen de détourner les bénéfices de leur véritable destination et d'augmenter indûment les profits indirects des Administrateurs.

Cette pratique qui permet tous les abus est la cause principale des faillites retentissantes qui se sont produites en ces dernières années.

Matières premières. Marchandises.

Comme leurs noms l'indiquent, ces deux postes représentent les sommes qui ont été affectées à acheter

les matières premières existant dans les usines, et à fabriquer les marchandises en stock prêtes pour la vente.

Leur importance doit être toujours exactement proportionnée au mouvement des affaires. Il est très dangereux d'accumuler les matières premières en spéculant sur des variations de cours pour augmenter le profit final. Des catastrophes financières ont été la conséquence de telles spéculations sur le cuivre, le coton, etc.

Il en est de même des marchandises. Dès que le volume des ventes diminue, il vaut mieux réduire la fabrication plutôt que de stocker, comme sont tentées de le faire tout d'abord les Sociétés prospères. Généralement les marchandises stockées ne peuvent plus s'écouler qu'avec perte.

Immeubles.

Le poste des Immeubles renferme les immobilisations faites dans l'achat de terrains pour la construction des usines et bureaux.

On doit se rappeler que, dans le cas de réalisation de l'actif, les usines ne valent que le terrain qui les porte ; le matériel des usines ne vaut souvent guère plus que le prix de la ferraille (valeur liquidative).

Les Immeubles sociaux situés dans les villes ont une valeur plus grande, parce que l'on peut les transformer assez aisément en maisons d'habitations.

Il est impossible de compter sur la valeur des Immeubles pour faire de la Trésorerie, dans un moment critique, mais on peut les utiliser à garantir un emprunt hypothécaire ou une émission d'obligations.

Sincérité des Bilans.

La préparation du bilan doit être précédée des opérations de l'Inventaire au cours desquelles la Société fait constater et compter tout ce qui existe dans son patrimoine, dans ses magasins et ateliers, en donnant à chaque chose sa vraie valeur au moment des opérations.

Un bilan n'a de qualité que s'il est sincère. Il y a deux moyens de le fausser.

L'un est légal ; il résulte de la dévalorisation du franc. Dans toute Société fondée avant 1926, le bilan contient des francs-or et des francs-papier qui valent le cinquième du premier. Suivant les emplois qui ont été faits des fonds sociaux, les francs-or ont conservé leur valeur primitive ou l'ont perdue partiellement.

Une Société continue de porter dans ses bilans ses Immeubles pour 30 millions de francs, comme elle le faisait avant 1926, tandis qu'aujourd'hui ils valent peut-être vingt fois plus. C'est illogique, mais c'est admis.

L'autre moyen est moins honnête ; il consiste à compter à leur prix d'achat les titres mobiliers, les marchandises, les matières premières qui ont profondément baissé ; il consiste encore à ne pas porter au bilan les acceptations et engagements commerciaux si-

gnés par les administrateurs. Il peut en résulter des désastres.

Car de cette façon on peut, soit dissimuler les bénéfices, soit en faire apparaître qui n'existent pas en réalité et par suite payer des dividendes fictifs prohibés par la loi de 1867.

Série de Bilans

Malgré ce que l'on peut déduire de l'étude d'un bilan, on ne connaît la situation complète d'une Société que si on possède tous ses bilans depuis sa fondation.

La série des bilans permet de suivre les diverses augmentations ou réductions de capital, la cadence des amortissements, celle du remboursement des obligations, le développement des réserves et des participations, la variation des bénéfices annuels.

S'il est impossible de consulter tous les bilans, il faut absolument exiger les trois derniers, afin d'avoir l'allure de l'extrémité des courbes de variation des divers postes énumérés ci-dessus.

Conclusion

Cette étude confirme ce que nous avons dit au début, à savoir que le capital social ne caractérise

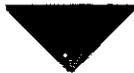
pas la puissance d'une Société; telle Société qui affiche un gros capital n'a peut-être plus de trésorerie; telle autre qui n'avoue qu'un ou deux millions de francs a de grosses disponibilités et un magnifique crédit. Les bilans donneront tous les renseignements nécessaires, à condition qu'ils soient sincères et qu'on sache les lire.

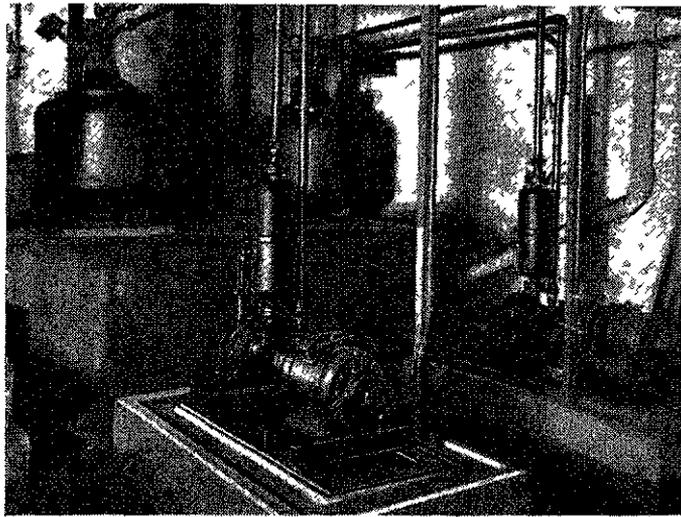
En résumé, ne pas se fier au montant du capital, ni à celui des réserves; un gros bénéfice, s'il est isolé, ne signifie pas forcément que l'affaire est prospère. Se méfier de la publicité; les Sociétés dont on parle le plus sont les moins florissantes. Malgré la louange dont on cherche à les entourer, les augmentations de capital sont presque toujours l'indice d'une situation difficile et le résultat d'une mauvaise gestion.

Il est prudent de demander aux jeunes sociétés de faire progressivement leurs preuves, mais il convient de se rappeler que les sociétés industrielles, tout comme les individus, naissent, progressent, passent par un apogée, puis décroissent et doivent disparaître. Les vieilles sociétés peuvent être sur leur déclin et nécessitent le même examen critique de leurs bilans.

Paris, le 5 Mai 1934.

A. GODIN.





Station de relevage d'eaux-vannes et d'eaux résiduaires par éjecteurs fonctionnant au vide et à l'air comprimé (groupe d'immeubles parisien)

Pompes rotatives "Intégrale"
Mazouts - Pétroles - Hydrocarbures -
Huiles - Bitumes - Goudrons - Savons -
Sirops - Mielasses.

Pompes centrifuges à axe horizontal ou à axe vertical.
Alimentation de villes - Usines - Irrigation - Evacuation des eaux chargées - Epuisement - Travaux publics - Châteaux, etc - Surpression d'eau de ville - Circulation d'eau chaude pour chauffage central

Pompes à vide "Intégrale"
Concentration et distillation sous vide - Industries frigorifiques, alimentaires - Usines à gaz, etc

Soufflantes type Roots
Services des hauts fourneaux - Surpresseurs pour fours industriels - Transports pneumatiques - Verreries - Meuneries - Brasseries, etc.

Pour tout le matériel de notre département "Assainissement": Ejecteurs, pompes à eaux vannes, ou chargées siphons pour lavage des égouts, évers-vidoirs à chasse d'eau
Envoi gratuit de toute documentation.

POMPES ET COMPRESSEURS

BAUDOT HARDOLL

95.97, B° de Port Royal, Paris XIV°
Téléphone: Gobelins 88-31 à 88-35.



LA SOUDURE AUTOGENE FRANÇAISE

75, Quai d'ORSAY, 8, rue COGNACQ-JAY — PARIS (VII°)

Teleph Invalides 44-30 (8 lignes) Inter-Inv. 123

Magasins -- Ateliers : 29, rue CLAUDE-VELLEFAUX -- PARIS (X)

Teleph Botzaris 44-44 et 44-45

TOUT ce qui concerne

LA SOUDURE AUTOGENE ET L'OXYDECOUPEGE

Chalumeaux-soudeurs PICARD; découpeurs PYROCOPT;
Générateurs d'acétylène; Manodétendeurs

MACHINES AUTOMATIQUES D'OXYCOUPAGE

MÉTAUX D'APPORT CONTROLÉS

pour soudo-brasure METAL-BROX
pour rechargements duis SAF-LABOUR

LA SOUDURE ÉLECTRIQUE A L'ARC

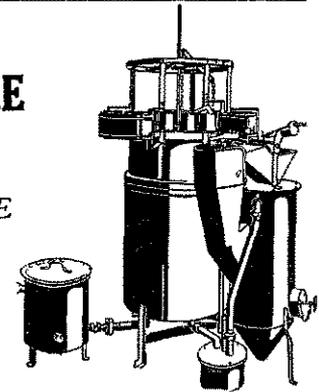
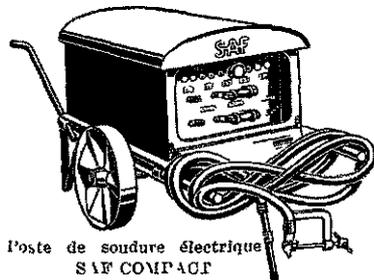
Postes stat ques — Génératrices
Groupes transformateurs rotatifs
MATÉRIEL ALSTHOM-SAF

Machines automatiques pour travaux de grande série

ELECTRODES ENROBÉES POUR TOUS TRAVAUX, TOUS MÉTAUX

LA SOUDURE A L'HYDROGÈNE ATOMIQUE

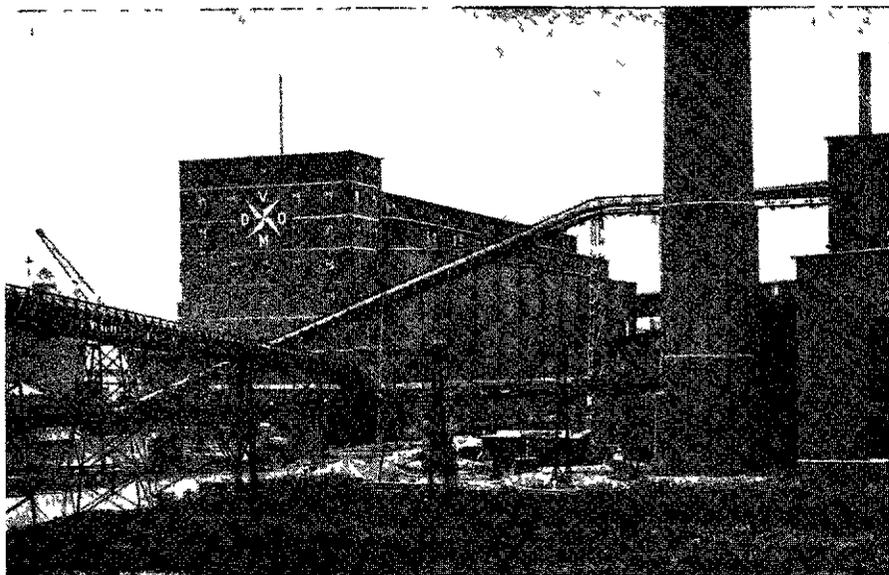
Poste de soudure électrique
SAF COMPACT



Générateur d'acétylène JAVAL

Si un PROBLÈME de construction métallique vous EMBARRASSE, INTERROGEZ - NOUS

Les installations de transport "MIAG" sont économiques



Nos longues expériences concernant le transport de matières denses ou le transport de colis divers vous donnent une garantie de bonne exécution et de solution conforme à vos besoins. Profitez de nos expériences, consultez nos ingénieurs spécialistes; nous sommes à votre disposition pour vous faire des propositions sans engagement pour vous.

J. MICHAELIS

**R E P R É S E N T A N T
PARIS -- 10, RUE DE SÈZE**

Téléph. : Opéra 83-64 et 83-65 -- Télégr. : Jimichaelis Paris

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

R. C. Seine : 129.259

Capital 20 millions

223, rue Saint-Honoré — PARIS (1^{er})

MATÉRIEL ROULANT

DE CHEMIN DE FER

Voitures métalliques

Wagons spéciaux

CONTAINERS

R H O N E L L E

CONSTRUCTION ENTIEREMENT FRANÇAISE

MACHINES



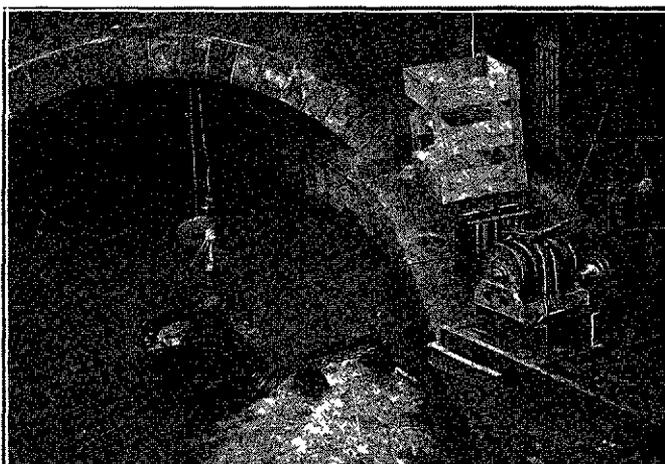
POUR ROUTES
ET TERRASSEMENTS

ROULEAUX COMPRESSEURS, NIVELEUSES, PELLES
DECAPEUSES, TOMBEREAUX SUR CHENILLES, REMOR-
QUES PORTEUSES POUR ROULEAUX, PASSE-PARTOUT
CANTONAL.

LE SCRAPER PIC

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

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



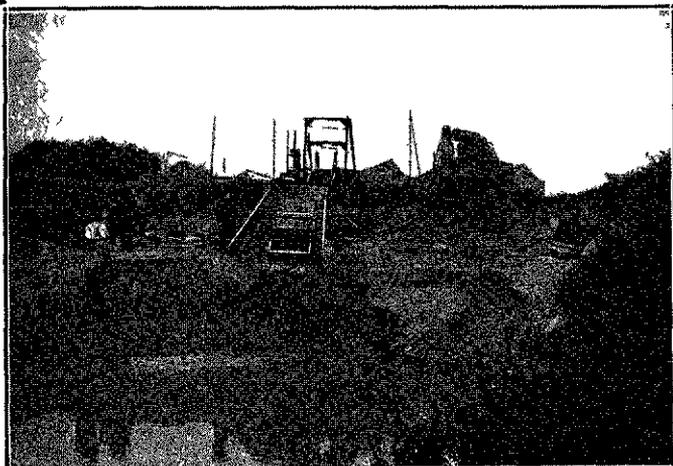
Curage d'un canal en tunnel par SCRAPER PIC ABO alimentant une benne

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

PIC (S. A.)

Boulevard de Strasbourg, Nogent-sur-Marne (Seine)
Tel. : Tremblay 04-43 (Réseau de Paris).

Manutention et traitement mécanique de tous produits.



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



ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
PLACHACIM-PARIS
Registre du Com. Seine 46319

TÉLÉPHONE :

Botzaris : 86-00 (7 lignes groupées)
Inter-Botzaris 21 (6 lignes groupées)

Établissements
Poliet & Chausson

Capital 125 millions

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

Ciments
Chaux
Plâtres

Production Annuelle : 2.000.000 de TONNES

39 USINES - 35 DÉPOTS



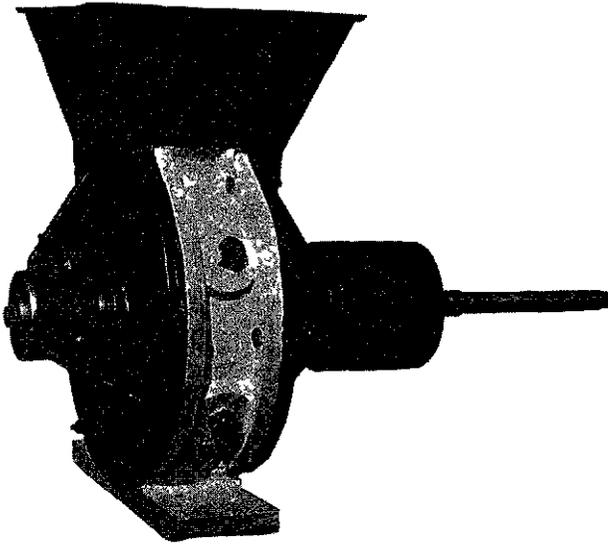
Ciment portland artificiel
Demarle
Lonquét
 le meilleur et le plus régulier

Société des Ciments Français, 80 Rue Taitbout Paris (9^{me})

<p>VIADUC DU GARABIT</p> <p>BESSEMER Peinture Antirouille POUR tous Ouvrages d'Art</p>	<p>BARRAGE PONTONS DE RIVIERE</p> <p>BESSERIT Peinture Bitumineuse POUR Ouvrages d'Art immergés</p>
<p>ÉMAIL SIGNALISATION Sur Goudron, Béton, Pierre.</p>	<p>TOURING CLUB DE FRANCE N 20 ORLEANS 131 km PARIS 241 km</p> <p>BESSEMER SIGNALISATION pour bornes, panneaux</p>
<p>PEINTURES ET VERNIS ALFRED FREITAG 155, Faubourg Saint-Denis, PARIS Téléphone : NORD 62-10 & 62-11 T616grammes : FREITAG-26-PARIS</p>	

ENTREPRISES ROBERT CORLAY

104, boulevard de Magenta -- PARIS (10^e)



Turbo-malaxeur ATOMIX
à refoulement pour la fabrication
des émulsions de bitume,
goudrons bitumes, goudrons

Breveté S.G.D.G.
Conception et
fabrication françaises

Emulsif "MIXOR"
pour la fabrication
des émulsions d'été et d'hiver

CHAUSSÉES MODERNES

PAVAGES
CYLINDRAGES

LA ROUTE

ÉMULSIONS
GOUDRONNAGES

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de Francs

R. C. SEINE 207.279

SIÈGE SOCIAL : 96, Rue de Maubeuge, PARIS (X^e)
Même Maison à VALENCE, MARSEILLE, CAEN,

Téléphone : TRUDAINE 44-70

SPÉCIALITÉ DE ROUTES EN BÉTON VIBRÉ

VIBROMAC
MOSALITE

A HAUTE RÉSISTANCE

RUGUEUX

TARMACADAM

PAVAGES INDUSTRIELS - TRAVAUX DE VOIRIE
-- POSE DE CABLES ET CANALISATIONS --
MATÉRIEL SPÉCIAL POUR TRAVAUX DE ROUTES

ÉMULSION "VIASTIC"

USINES
ET
CARRIÈRES

Nanterre - Pas-des-Lanciers (B.-d.-R.)
LE POUZIN (Ardèche)
Graveson (B.-du-R.) - Aubais (Gard)

DUCO TRAFIC

La plus résistante des
pour **REVETEMENTS**
la plus inaltérable
la plus visible

Un seul déplacement
pour les trois teintes

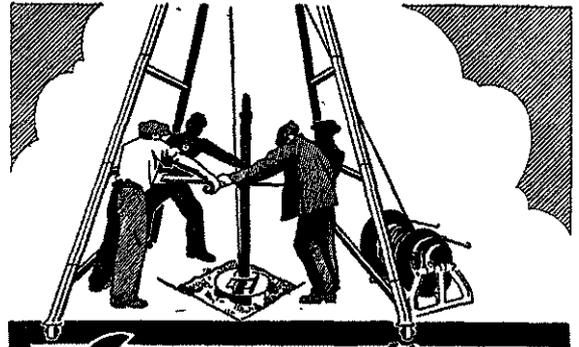
ROUTIERS

avec les **PEINTURES SPECIALES** pour **BORNES**
Séchage ultra rapide

DUCO BORNE

Produits de la Société Française DUCO
A. JACQMIN
Agent général pour les peintures
DUCO TRAFIC et DUCO BORNE
14, rue Lincoln, Paris - VIII^e

Téléph. : Elysées 36-26 Télégr. : Metaven - Paris



Les pieux Forum

constituent un procédé de fondations économique, là où l'emploi d'une sonnette de battage est impossible.

Ils sont toujours bétonnés à sec, sans ébranlement, bruit ni fumée.

Ils vous sont offerts avec la garantie d'une société puissante, bien outillée, ayant une notoriété mondiale dans le domaine des fondations.

Demandez la brochure explicative illustrée R 1 à

PIEUX FRANKI

Un Spécialiste pour vos fondations
54, Rue de Clichy - PARIS-9^e
Téléphone : Trinité 01-21 (4 lignes)

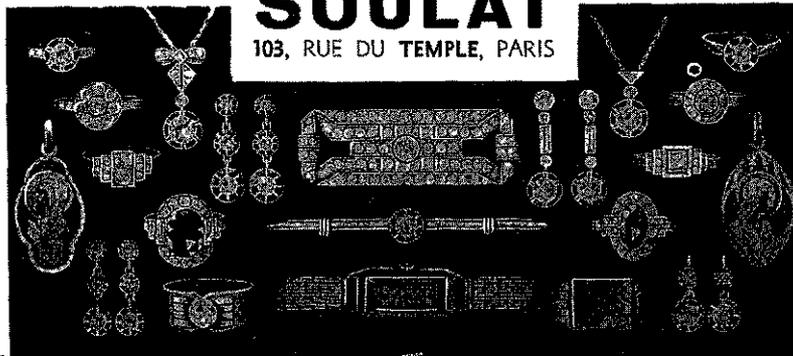
FABRIQUE FRANÇAISE DE BIJOUTERIE - JOAILLERIE - HORLOGERIE

ARCHIVES 07-29

La Fabrique SOULAT, consent aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, une

REMISE DE 25 %
(sauf sur quelques objets de marque).

La Maison Soulat, fournisseur des plus Grandes Maisons, donne toute garantie quant au bon goût et à la fabrication soignée.



SOULAT

103, RUE DU TEMPLE, PARIS

Choix très important de Bagues de fiançailles et de tous genres. Broches. Barrettes. Bracelets. Pendentifs. Pendants d'oreilles. Montres. Chaînes de montres. Colliers. Médailles. Orfèvrerie. Cadres de mariages. Transformations de tous bijoux — Dessins et envois de choix sur demande.

FONDATIONS ÉCONOMIQUES

PIEUX " VIBRO "

en ciment armé moulé directement dans le sol

S'adresser : **ÉTUDES ET TRAVAUX S. A.**

22, rue de Tournai, 22, à LILLE

BITUME NATUREL DE TRINIDAD

Assure

les meilleurs revêtements
ROUTES NON GLISSANTES

pour tous pays

PRODUIT UNIQUE
POUR
AMÉLIORATION des GOUDRONS

Société "LA TRINIDAD"

12, rue de la Tour-des-Dames, PARIS-9^e

Téléphone : *Trinité 01-17*

SOCIÉTÉ CHIMIQUE de la ROUTE

9, rue de la Baume -- PARIS (VIII^e)

MICMELL Emulsion bitumineuse à 50 et
60 % de bitume.
Emulsion type HIVER.

MICTAR Bitume spécial utilisable à
chaud et à froid.
Remplace le goudron pour les
premières couches.

TARGEL Mélange goudron-bitume
Gel de silice
Revêtement à séchage rapide
ANTIDÉRAPANT

FOURNITURE-RÉPANDAGE

USINES Nogent-l'Artaud (Aisne). — Tournes (Arden-
nes) — Argentan (Orne) — Nemours (Seine-et-Marne).
— Nevers (Nièvre) — Confolens (Charente) — Roche-
fort (Charente-Inférieure). — Collonges-au-Mont-d'Or
(Rhône) — Espère (Lot) — Labruguière (Tarn).

MATÉRIEL PNEUMATIQUE

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

MEUDON

LES PLUS SIMPLES
LES PLUS MANIABLES
LES PLUS DURABLES

**FORGES ET ATELIERS
DE MEUDON**

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

Adr Telegr FORGEADON-MEUDON. Tel VAUGIRARD 00-40 (2 lignes)

Registre du Commerce Seine 79 114

ACHETEZ FRANÇAIS



SOCIÉTÉ ANONYME

POUR

la Construction et l'Entretien des Routes

Capital 15 750 000 francs

Siège social

1, rue Jules-Lefebvre, PARIS (9^e)

Teleg ROULOSACER-PARIS

RC Seine 188 282

TÉLÉPH : TRINITÉ 35-34

— 35-35

REVÊTEMENTS ORDINAIRES
CYLINDRAGES -- GOUDRONNAGES
BITUMAGES

REVÊTEMENTS SPÉCIAUX

LE BITULITHE

sans boue ni poussière

usure inappréciable

LE ROCASPHALTE

Revêtement s'employant à froid

VENOT & C^{ie}

à ONNAING (Nord)

BUREAUX A PARIS: 55, rue d'Amsterdam, 8^e

Téléph. : Trinité 03-36 et 03-37.

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Ateliers de Constructions Métalliques et Mécaniques
FONDERIES DE FONTE ET D'ACIER

Matériel de Mines

Manutention Mécanique -- Portiques

Grues -- Ponts Roulants

Escaliers Mécaniques

Transporteurs Aériens et Benne Automotrices

Ponts et gros travaux métalliques

PÉNICHES MÉTALLIQUES — CHALANDS

COMPAGNIE

PARISIENNE des ASPHALTES

FONDÉE EN 1877

39, Rue de Liège, PARIS

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

USINES : **Dunkerque, Pantin,**
(Nord) (Seine)**Grand-Quevilly, Montargis, Le Coteau**
(Seine-Inférieure) (Loiret) (Loire)PRODUITS pour ROUTES
GOUDRON

GOUDRON BITUME

ÉMULSIONS

3, RUE LA BOÉTIE, 3 -- PARIS (VIII^e)Télégramme :
Lévalit-47
ParisTéléphone :
Anjou 10-40 à 10-44
Inter-Anjou 247**BITAR**Produit antidérapant
ne ressuant pasS'emploie sur toutes chaussées
goudonnées -- bitumées avec
excès -- asphalte comprimé --
béton bitumineux -- béton de
ciment -- pavés de bois.Fabrication sur place avec le
goudron de l'AdministrationÉMULSIONS DE BITUME
toutes teneurs - tous emploisBITARCOL pour améliorer le
goudron et activer le séchageVIAFIX pour stabiliser le
goudron-filler et retarder le
vieillessement

-- GOUDRON FROID --

BITUME SPÉCIALProduit d'imperméabilisation
à haut pouvoir incorporant
Fabrication et mise en œuvre
par matériel à
grand rendement
avec gravillonnage mécaniqueRÉPANDAGE DE TOUS
PRODUITS HYDROCARBONES**TARMACADAM**Fabrication à froid et mise en
œuvre avec les matériaux du
pays**MATÉRIEL :**Emulseur -- Gravillonneuses
Divers**VIALAC :**Peintures p^r routes et bornes
Traceuse "VIALAC"**PAVAGE EN FONTE**Type "VIALIT", à emboîtement -- Pose rapide sur sable
SOULÉ - AMORTIT LES VIBRATIONS - INDÉFORMABLESOCIÉTÉ ANONYME
DETRAVAUX ROUTIERS
ET

d'Applications des Goudrons et Asphaltes

.TRAGA.

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

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

Etablissement à THOUROTTE (Oise)

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

GOUDRONS PRÉPARÉS

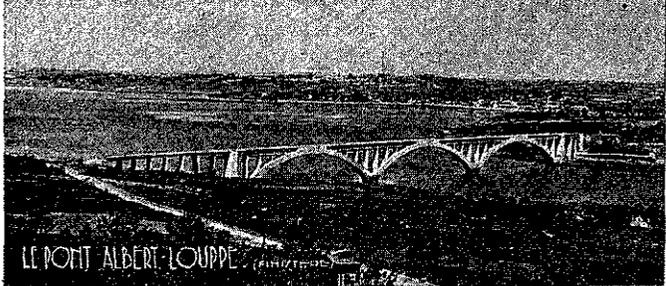
Emulsions - Bitumes - Asphaltes

Fourniture - Epandage - Manutention - Stockage

Préparation et Applications de
GOUDRONS et BITUMES au FILLER
par Procédés et Appareils brevetés

LA 1^{re} ENTREPRISE
 Capital 6.000.000 de francs
ADRIEN 20 RUE VEHNED
LYON 63 AVENUE FELIX FAURE

LIMOUSIN



LE PONT ALBERT LOUPPE (ANIMATEUR)
 TEL. GALV. 38-06. 71-88 - R.C. /EINE : 122-319

MATÉRIEL D'OCCASION POUR TRAVAUX PUBLICS

F. LE MÉE

16, Avenue Hoche - PARIS

Carnot 36-42

**ACHATS -- VENTES -- LOCATIONS
EXPERTISES -- LIQUIDATIONS**

Un technicien -- Un spécialiste

AGENT GÉNÉRAL de vente du matériel
ayant servi à la construction des usines
hydro-électriques de LA TRUYÈRE

Les meilleures références

Broyeurs -- Concasseurs
Compresseurs à air fixes et mobiles
Grues -- Pelles -- Tracteurs
Locomotives -- Bétonnières, etc.

*de matériel est livré en toute confiance
soigneusement révisé*



VOUS ÉVITEREZ
LES MALODORANTES
VIDANGES
EN UTILISANT

SEPTICOS

la fosse septique moderne

QUI ASSURE UNE
— ÉPURATION —
COMPLÈTE
DES MATIÈRES DE W. C.
LE LIQUIDE ÉPURÉ
SORTANT DU FILTRE
**EST CLAIR
INCOLORE
INODORE**

RENSEIGNEMENTS, DEVIS ET PROJETS
GRATUITS SUR DEMANDE

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ÉPURATION BIOLOGIQUE**
44, rue de Lisbonne - PARIS - Laborde 04-00

PRO. PUBLICITE

55, rue de Lyon, PARIS (12^e)

Tél. : Diderot 87-77, 87-78

LE SOLIDITIT FRANÇAIS

Société anonyme au Capital de 4 millions de francs

Exécution de tous revêtements
bétonnés de chaussées

Centrale à béton (Charenton)
pour la région parisienne

SIGNALISATION SUR ROUTES
LES PLOTS LUMINEUX
"REFLEX"

VISIBLES de JOUR et de NUIT
à tranche cylindrique verticale
SYSTEME PAULET breveté S.G.D.G.
ont fait la preuve qu'ils **balisent parfaitement**
de jour et de nuit les

PASSAGES DANGEREUX
si nombreux sur les routes

ILS SONT

SIMPLES
INOXYDABLES
FACILES A POSER
INUSABLES
EXEMPTS D'ENTRETIEN
ECONOMIQUES

et donnent la plus entière satisfaction
à tous les Ingénieurs qui les emploient

A ce sujet, voir article de M. COUDERT, ingénieur T.P.E.,
paru dans la Revue des Travaux Publics de Mars-Avril
1932.

Echantillons, Notice, Photographies et références sur demande
à M. A. PAULET, Ingénieur Constructeur,
à LE CHAMBON-FEUGEROLLES (Loire) Tél. 100

ZIVY & C^{IE}

29-31, R. de Naples

PARIS-8^e

Magasins :

72, R. du Rocher

T Laborde 16-70

TACHYMÈTRES
& TACHYGRAPHES

portatifs et stationnaires

COMPTEURS

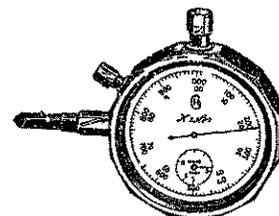
-TOTALISATEURS-

CHRONOGRAPHES

-- CONTROLEURS --

DE RONDES

INDICATEURS DE VITESSE à distance



Compte-tours Universel
HASLER

LEROUX & GATINOIS

175, Rue du Faubourg-Poissonnière - PARIS (9^e)
Trudame 86-57 — 86-58

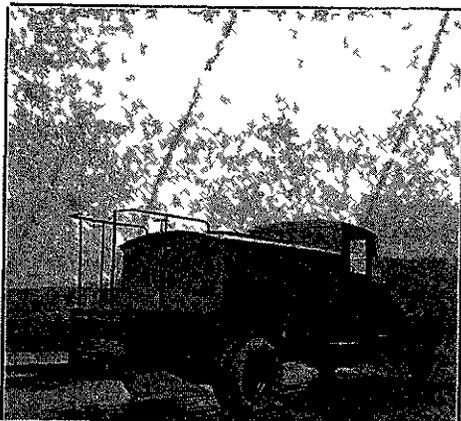
MATÉRIEL pour Goudron
Bitume Emulsions

Mélanges **Goudron-Bitume**

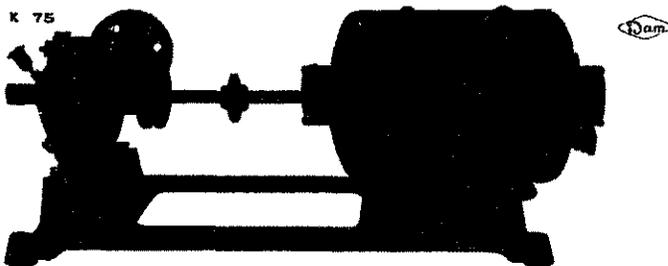
Goudron-Filler — Tarmacadam-Asphalte

Epanchage de tous produits avec

le **PROJECTEUR CENTRIFUGE EJALG**



PRIX ET DEVIS SUR DEMANDE



Pas de pompage
impossible

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

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

POMPE
MOUVEX
qui pompe tout

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

VERSILLE FRÈRES

26, Avenue Emile-Zola — PARIS

Téléphone VAUGIRARD 38-44
R C Seine 11 185

TRAVAUX PUBLICS VIADUCS - SOUTERRAINS

EXPOSITION DE FRANCE A ATHENES 1928
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DE BARCELONE 1929
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DU CAIRE 1929
HORS CONCOURS - MEMBRE DU JURY
EXPOSITION INTERNATIONALE DE LIEGE 1930
DIPLOME D'HONNEUR

MAÇONNERIE - BÉTON ARMÉ IMMEUBLES

CONCOURS DE FAÇADES DE LA VILLE DE PARIS 1931
MÉDAILLE DE BRONZE

INSTALLATION DE RÉSEAUX ÉLECTRIQUES EN CABLES ARMÉS

POSTES SOUTERRAINS
H.T. - B.T.

BRANCHEMENTS EN CABLES ARMÉS

(AGRÉÉS PAR LA VILLE DE PARIS)

Grande Bijouterie

GODCHOT

MAISON CENTENAIRE FONDÉE EN 1829

31 et 31^{bis} B^d St Martin
PARIS

LE PLUS IMPORTANT CHOIX
DE BIJOUX et DIAMANTS
MONTRES DE TOUTES MARQUES
ORFÈVREURIE, COUVERTS et COUTEAUX
PENDULES et LUSTRES

PRIX INÉGALABLES

Plus de 400 garnitures
de cheminées
en magasin

10% d'Escompte
à MM. les Sociétaires sur présentation
de la Carte à la Caisse

SACOROUTE

77, rue Saint-Lazare
PARIS-IX^e

REVÊTEMENTS MODERNES

en BETONS ASPHALTIQUES BITULITHIC
SACOLITHE
SACOMAC

en TARMACADAMS appliqués à CHAUD
ou à FROID

en BÊTONS DE CIMENT

TOUS TRAVAUX INTÉRESSANT LA ROUTE

BIMOÏD

Société Anonyme, pour la fabrication d'Émulsions Colloïdales de Bitume, au Capital de 5.000.000

Siège Social : 52, Avenue des Champs-Élysées, PARIS (VIII^e)
Tél : Elysées 85-56 à 59 Inter-Elysées 148
Télégr. : Bimoïdrouit-Paris C/Chèques Post. : 1481-37-Paris
R C Seine 245.220 B

BIMOÏD 60 %, pour tapis épais et bétons imperméables insonores, antidérapants et économiques

BIMO 50 %, spécialement préparé pour revêtements superficiels, tapis d'usure, terrasses, etc.

BIMFIX, "Cur Back Asphalt". Traitement superficiel pénétration, béton asphaltique agrégat, etc.

BIMFILLER, Revêtements superficiel économiques et antidérapants.

Emulsion de bitume pur incongelable et de la plus haute stabilité. Toutes applications et tous travaux routiers.

MANUEL-GUIDE

GRATIS

INVENTIONS

Obtention
de
BREVETS
pour tous Pays

Dépôt de Marques de Fabrique

H. BOETTCHER Fils, Ingénieur-Conseil
21 Rue Cambon, 21 - PARIS

BUREAU SECURITAS

Association déclarée en conformité de la Loi
du 1^{er} Juillet 1901

SIÈGE SOCIAL :

9, Avenue Victoria - PARIS

Organe sans but lucratif
spécialisé dans le Contrôle Technique
de la Construction

Téléphone : ARCHIVES 86-50 (6 lignes groupées)

EXAMENS DES PROJETS
VÉRIFICATION DES CALCULS
ESSAIS & ANALYSES DES MATÉRIAUX
CONTROLE DE LEUR MISE EN ŒUVRE



BENOTO

Boite postale N° 9
Le Havre-Graville

Système « A » hémisphérique
à dragages

ENTREPRISES BILLIARD

SOCIÉTÉ ANONYME

AU CAPITAL DE 2.000.000 DE FRANCS

39, rue Washington, Paris-8^e

TRAVAUX PUBLICS

BENNES AUTOMATIQUES "GALLIA"

7, Cours du Chapeau-Rouge, 7
BORDEAUX

Pour manutention de :
CHARBONS, MINÉRAIS, SABLES, GRAVIERS,
MOELLONS, POTEAUX DE MINE, etc...

Avec Crues, Treuils, Mâts de charge, Ponts roulants
de tous genres et de toutes puissances.

Emerillons sur billes "GALLIA"

POUR LA CONSTRUCTION DE TROTTOIRS
TAPIS ANTIDÉRAPANTS -- QUAIS DE GARES
LE REPROFILAGE DE CHAUSSÉES
LA CORRECTION DE BOMBEMENTS

ALPHASTICMAC

Matériaux enrobés d'un produit bitumeux spécial
et appliqués à froid

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS

39, rue du Colisée -- PARIS (8^e)

Tél. Elysées 39-63 (4 lignes groupées)

BÉTON ARMÉ

TRAVAUX PUBLICS
OUVRAGES D'ART

ÉTABLISSEMENTS

BOUSSIRON

10, Boul des Batignolles, PARIS

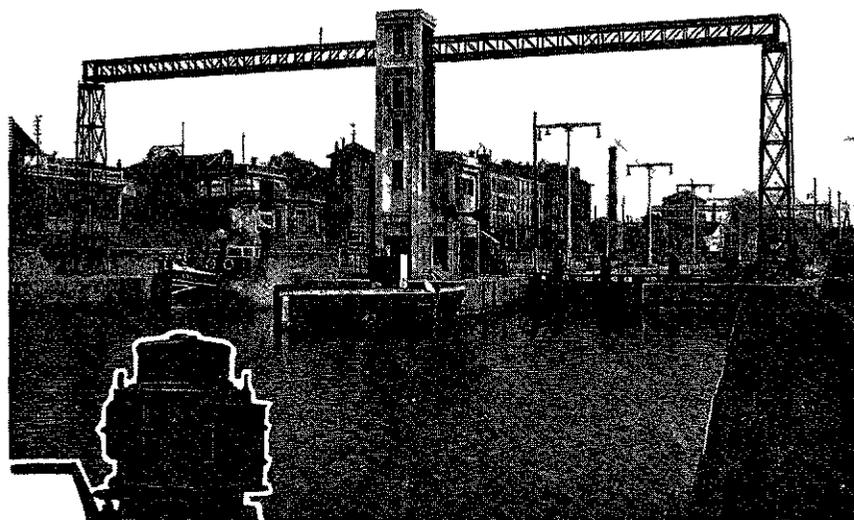
ÉTABLISSEMENTS
HILLAIRET

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

Téléphone : Nord 17-28 et 60-92

ATELIERS A PERSAN (Seine-et-Oise)

CABESTANS et TREUILS
 à commande électrique



ÉLECTRIFICATION de
 l'Ecluse de Suresnes.

ÉLECTRIFICATION D'ÉCLUSES

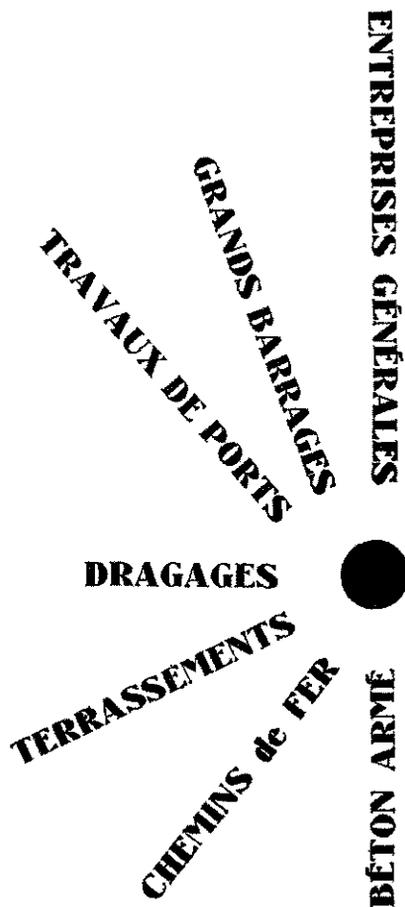
Commande individuelle ou **automatique**
 des portes, des vannes et des ventelles.

MANŒUVRES DE PONTS TOURNANTS.
 MANŒUVRES DE BARRIÈRES.

Borne de manœuvre de porte
 avec commande éventuelle à main

**“ ENTREPRISES
INDUSTRIELLES
et
TRAVAUX PUBLICS ”**

Capital : 10 millions de francs

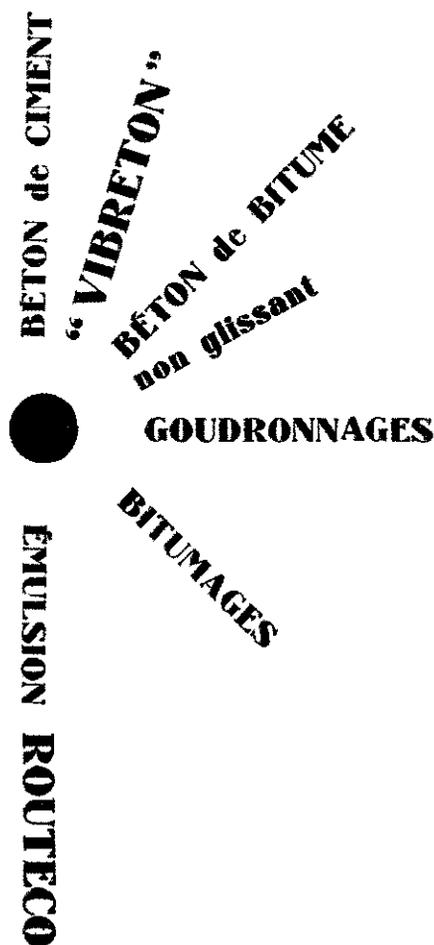


**FONDATEIONS difficiles
par
rabattement de nappe
ou
pétrification du sol**

**39, rue Washington
PARIS**

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
des
ROUTES
ÉCONOMIQUES**

Capital : 2 millions de francs



**39, rue Washington
PARIS**