

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL :
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES
LES SAUMES (PARIS)

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

SOMMAIRE

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ.

Séance du 14 mai 1934.

COMPTE RENDU DES GROUPES.

Groupe de Paris. Réunion du 25 mai 1934.

ACTIVITÉ DES GROUPES.

LÉGION D'HONNEUR. Décoration de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

BANQUET ANNUEL DE L'ASSOCIATION DES INGÉNIEURS DES P. T. T.

VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX.

Conseil général de la Gironde.

NOTICE NÉCROLOGIQUE. — M. Claise, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

CONGRÈS D'URBANISME DE BORDEAUX.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PONTS ET CHARPENTES. CONGRÈS DE ROME.

ASSURANCES AUTOMOBILES.

TOURNÉE DU P.C.M. 1934 — Ecosse-Irlande.

APPLICATION DU DÉCRET-LOI RELATIF AUX CUMULS.

NOTES ET DOCUMENTS.

— Décret complétant le décret du 4 avril 1934 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires.

— Décret complétant le décret du 4 avril 1934 concernant la mise à la retraite anticipée des agents de l'Etat en surnombre ou dont l'emploi aura été supprimé.

— Décret fixant la date de cessation de fonctions des fonctionnaires admis à faire valoir leurs droits à la retraite.

— Réduction du personnel dans le cadre général des travaux publics et des mines des colonies.

— Réduction du personnel dans l'Administration centrale et l'Inspection des colonies.

— Décret relatif à la coordination du rail et de la voie navigable.

— Réponses des Ministres aux questions écrites. — Agriculture.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

NOMINATIONS.

MODIFICATIONS DANS LA RÉPARTITION DES SERVICES.

CENTRE DE DOCUMENTATION.

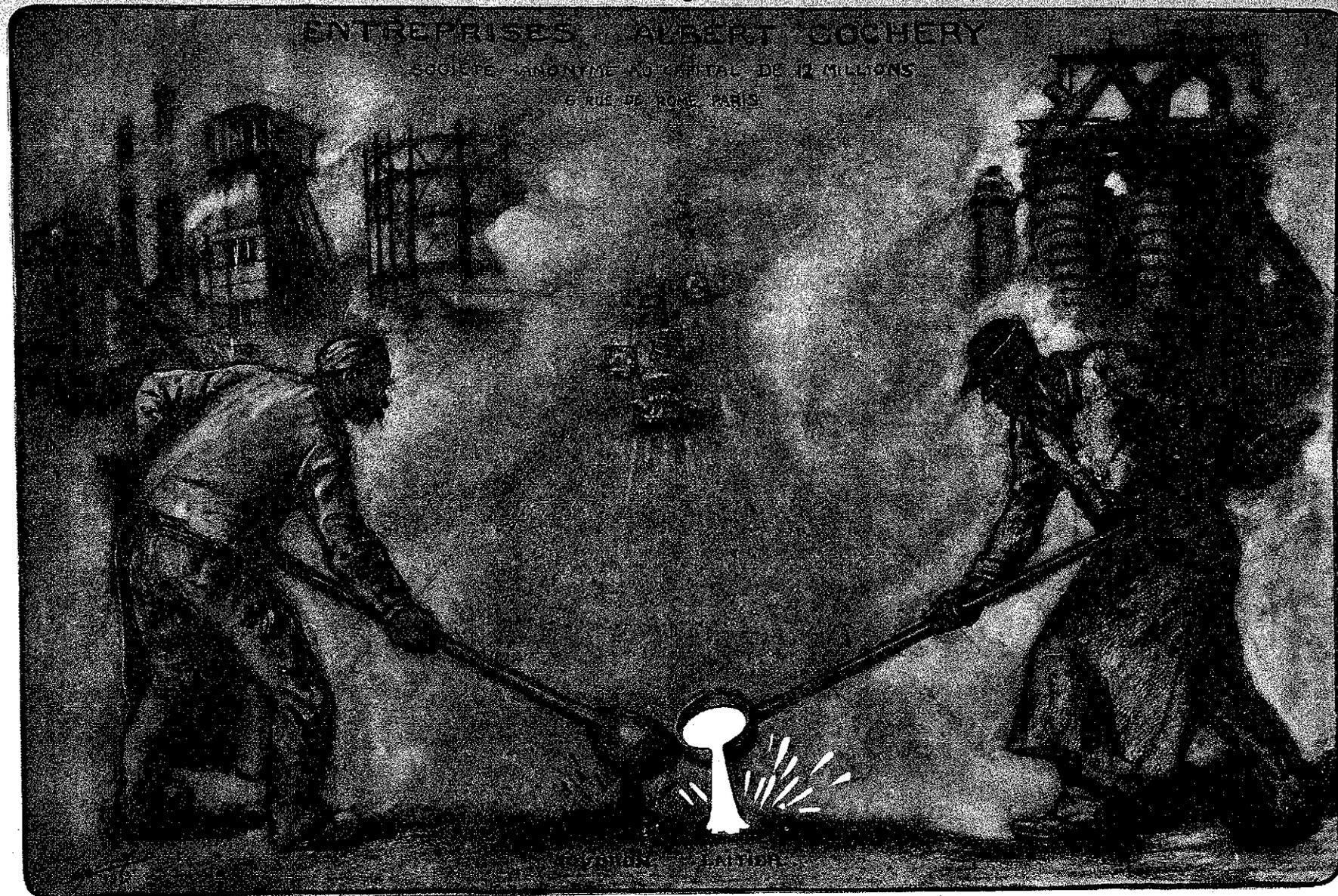
NOTES TECHNIQUES.

L'aménagement en deux étapes séparées de l'usine-barrage de Saint-Pierre-sur-le-Drac.

ENTREPRISES ALBERT COCHERY

EGIETE ANONYME ADJMENTAL DE 12 MILLIONS

6 RUE DE ROUE, 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 - PUIITS - CAPTAGES - FILTRATION
STÉRILISATION - JAVELLISATION

— STÉRILISATEURS SADE —
USINES ÉLÉVATOIRES - RÉSERVOIRS

LOCATION-VENTE -- ENTRETIEN DE COMPTEURS DIVISIONNAIRES

CANALISATIONS DE TOUS SYSTÈMES

INSTALLATIONS SANITAIRES

APPAREILS PUBLICS - SERVICE INCENDIE

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-Bié.

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

Conflans-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

1300

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 maintenue

Toutes applications industrielles

Moteurs fixes

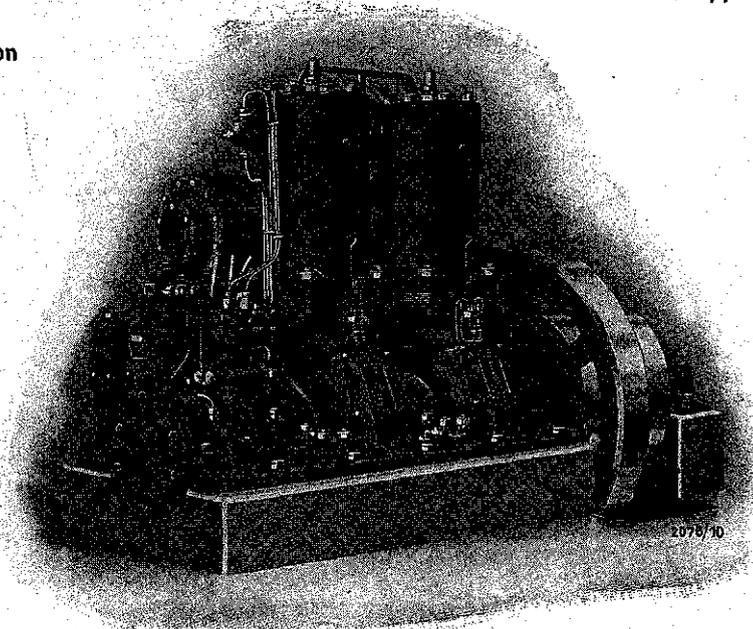
Groupes marins

Groupes
électrogènes

Moto-pompes

Moto-
compresseurs

Rouleaux
compresseurs

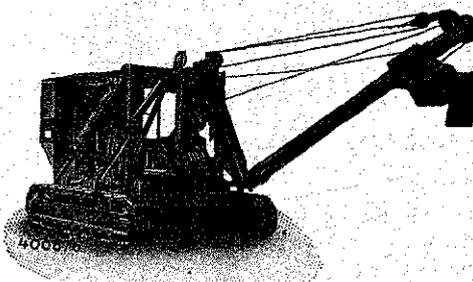


Pelle mécanique à chenilles Climax BEARCAT avec six équipements

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)

TÉLÉPHONE : DIDEROT 90-74, 90-75

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 98-93 et 94

BUREAUX à :

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

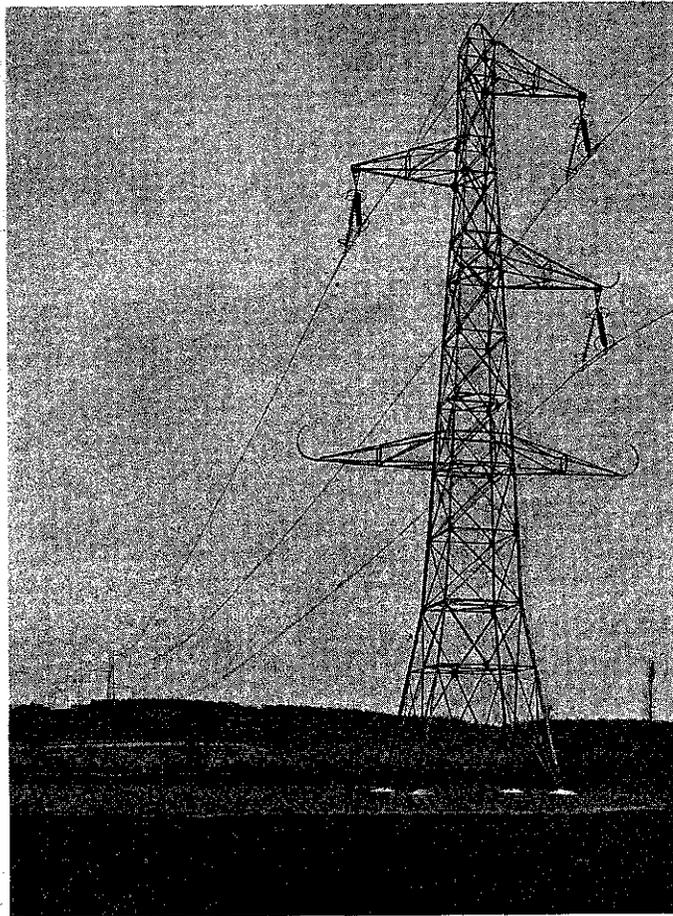


Réseaux
complets
de
distribu-
tion
d'énergie

Transports
de force

Traction
électrique

Stations
centrales



Postes

Tableaux

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

Ligne 220.000 volts. Eguzon-Distre

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
alluvions graveleuses
à toute profondeur

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

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

Sondages à battage
et à rotation

pour
Etudes de terrains
Etudes géologiques

QUELQUES TRAVAUX EXÉCUTÉS :

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

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

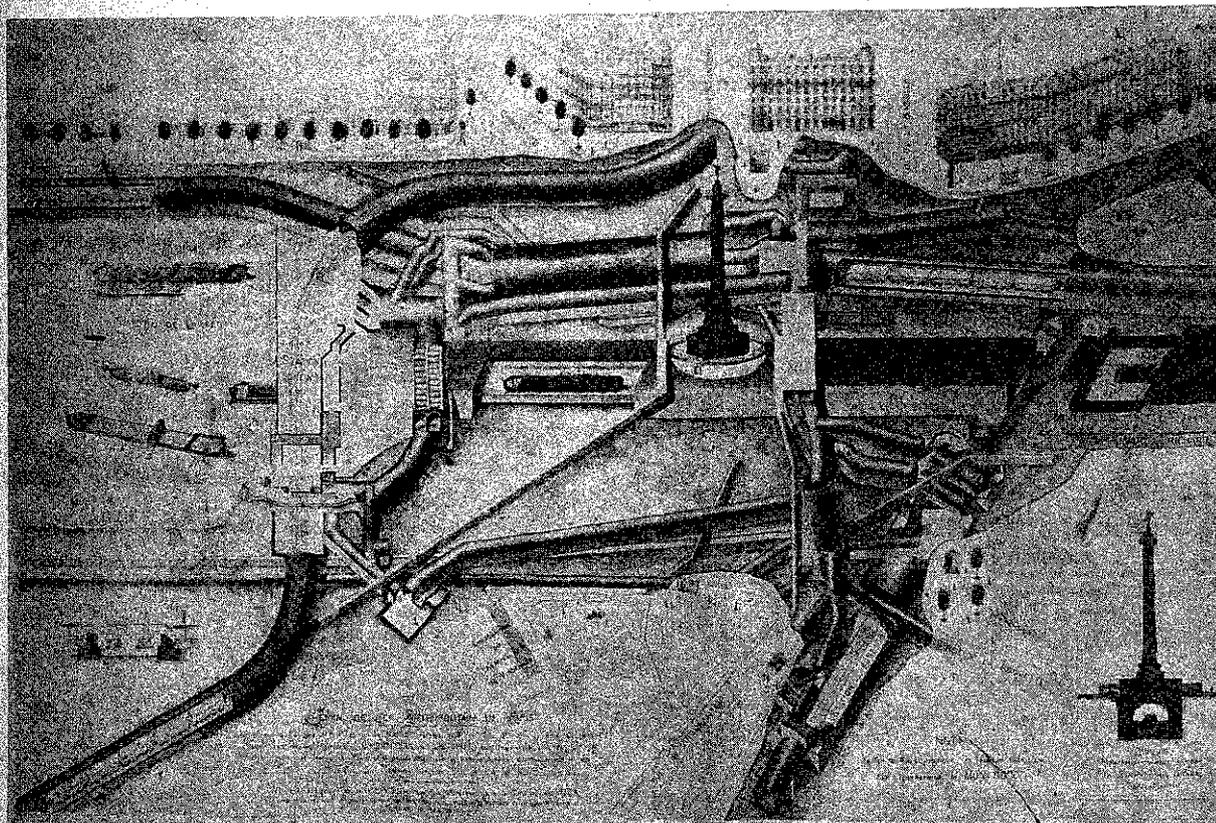
Revêtements durcisseurs de haute résistance.
Revêtements de protection pour OUVRAGES
HYDRAULIQUES.
Dallages industriels (ateliers, quais, cours, etc.)
Revêtements spéciaux d'usure
(silos, caniveaux, chapes hydrofuges, etc.)

S. A. ENTREPRISES C. MONTCOCOL

capital de 6.000.000 de francs.

Siège social : 82, quai de la Rapée, Paris (XII^e)

Téléphone : DIDEROT 57-54 (3 lignes)



TRAVAUX DE MÉTROPOLITAIN EXÉCUTÉS PLACE DE LA BASTILLE

Fondée
en 1855

RÉFÉRENCES

Ville de Paris.

Services Techniques du Chemin de Fer Métropolitain. — Service des Eaux. — Service des Égouts. — Service du Nettoyement. — Ville de Marseille. — Ville de St-Germain-en-Laye. — Faculté de Médecine de Paris. — Ministère de la Guerre. — Ministère des Travaux Publics. — Service des Ports Maritimes. — Service de la Navigation intérieure. — Service de la Marine Marchande. — Cie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris. — Cie du Chemin de Fer Nord-Sud de Paris. — Cie du Chemin de Fer de Ceinture. — Chemins de Fer de l'État. — Société des Transports en commun de la Région Parisienne. — Secteur du Sud-Lumière. — Régions libérées. — Société Chaleur-Énergie. — Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain. — Travaux privés.

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 :

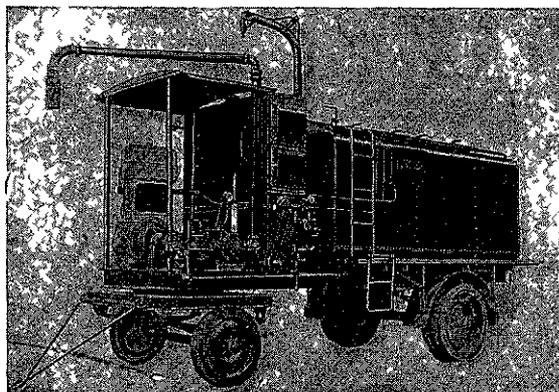
- 1° — A faire fondre et à incorporer une certaine proportion de bitume au goudron, en introduisant en même temps le bitume froid et le goudron froid dans le même récipient; le chauffage du goudron par circulation fait entrer en fusion le bitume contenu dans des paniers.
- 2° — A utiliser du goudron 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 répanduses 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

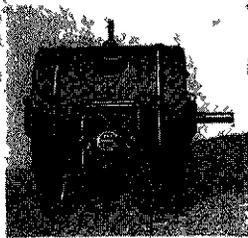


stockage du mélange.

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
INDUSTRIELLES
DE
L'ELECTRICITE

Les Forges et Ateliers de Constructions
Électriques de

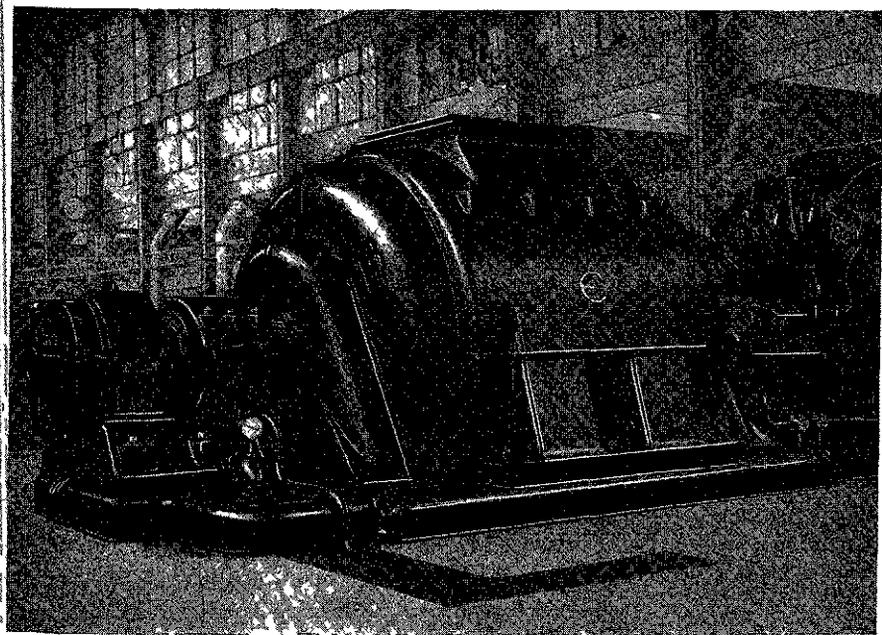
JEUMONT

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...

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

construisent



Les bons ouvrages techniques sont de plus en plus recherchés

C'est à la Librairie

TÉLÉPHONE

Danton 99-15 (3 lignes)



CHÈQUES POSTAUX

Paris 75-45

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

que vous trouverez

le catalogue le plus complet

contenant près de 3.000 titres

Il comprend les divisions suivantes :

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

La Librairie DUNOD édite :

La Technique Moderne. *Revue bimensuelle.*

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

L'Electricien. *Revue bimensuelle.*

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

La Vie Automobile. *Revue bimensuelle.*

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

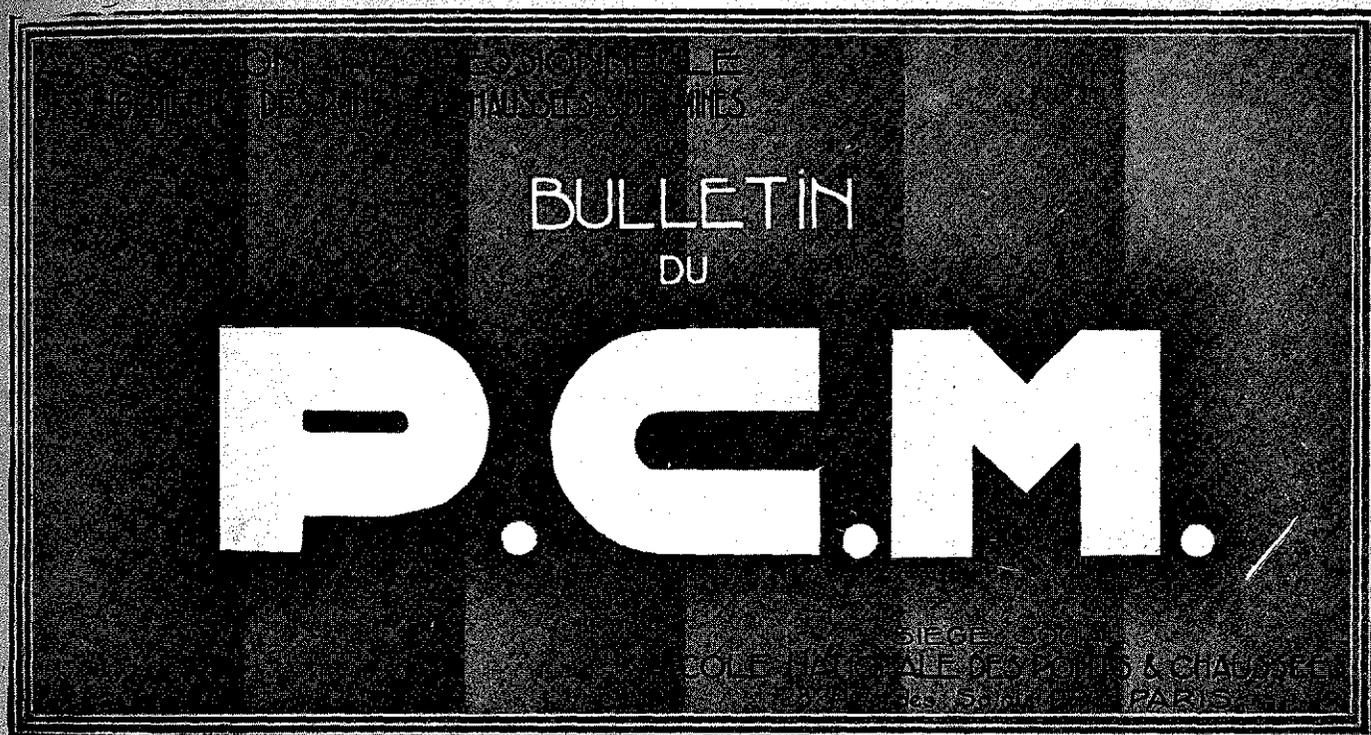
La Revue générale des Chemins de fer. *Mensuelle.*

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

Les Annales des Mines. *Revue mensuelle.*

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

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



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

SOMMAIRE

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ.

Séance du 14 mai 1934.

COMPTE RENDU DES GROUPES.

Groupe de Paris. Réunion du 25 mai 1934.

ACTIVITÉ DES GROUPES.

LÉGION D'HONNEUR. Décoration de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

BANQUET ANNUEL DE L'ASSOCIATION DES INGÉNIEURS DES P. T. T.

VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX.

Conseil général de la Gironde.

NOTICE NÉCROLOGIQUE. — M. Claise, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

CONGRÈS D'URBANISME DE BORDEAUX.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PONTS ET CHARPENTES. CONGRÈS DE ROME.

ASSURANCES AUTOMOBILES.

TOURNÉE DU P.C.M. 1934 — Ecosse-Irlande.

APPLICATION DU DÉCRET-LOI RELATIF AUX CUMULS.

NOTES ET DOCUMENTS.

— Décret complétant le décret du 4 avril 1934 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires.

— Décret complétant le décret du 4 avril 1934 concernant la mise à la retraite anticipée des agents de l'Etat en surnombre ou dont l'emploi aura été supprimé.

— Décret fixant la date de cessation de fonctions des fonctionnaires admis à faire valoir leurs droits à la retraite.

— Réduction du personnel dans le cadre général des travaux publics et des mines des colonies.

— Réduction du personnel dans l'Administration centrale et l'Inspection des colonies.

— Décret relatif à la coordination du rail et de la voie navigable.

— Réponses des Ministres aux questions écrites. — Agriculture.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

NOMINATIONS.

MODIFICATIONS DANS LA RÉPARTITION DES SERVICES.

CENTRE DE DOCUMENTATION.

NOTES TECHNIQUES.

L'aménagement en deux étapes séparées de l'usine-barrage de Saint-Pierre-sur-le-Drac.

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.

DÉPOTS : 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 Haie 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. : MATRIA-PARIS-118



PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU COMITÉ

Séance du 14 mai 1934

Présents : MM. Joyant, de Berc, de Rouville, Deymié, Noël, B. Renaud, Renault, Tarnier, Ricard, Ninck, Gaspard, Hupner, Buisson, Cestre, Geny, Schwartz, Bisch, Ludinart, Mechin, Prot.

Excusés : MM. Augustin, Cointe, Colson, Crescent.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Il est donné lecture du procès-verbal de la séance du 27 avril qui est adopté.

Au sujet de ce procès-verbal, M. Renaud fait observer que la phrase par laquelle il est indiqué que la fusion des services des Ponts et Chaussées, du Génie rural et des services vicinaux « devra amener une fusion des personnels dans un cadre unique » est peut-être trop affirmative. Diverses modalités peuvent être envisagées pour le statut du personnel des services fusionnés. Cette question ne peut être résolue dès maintenant et les mesures d'exécution de la fusion devront être discutées une fois son principe arrêté.

M. le Président est tout à fait d'accord avec M. Renaud et déclare que c'est bien dans ce sens que doit être interprétée la note remise par le P.C.M. à M. le Ministre des Travaux publics.

Tournées.

M. Deymié donne quelques indications sur la tournée du P.C.M. en Écosse et en Irlande. Cette tournée aura lieu du 24 juin au 6 juillet. Le bureau fera toutes démarches nécessaires pour assurer l'organisation du voyage; nos camarades sont, dès à présent, invités par les Associations d'Ingénieurs Anglais et Écossais.

M. Geny rappelle que le Groupe de Paris du P.C.M. organise pour le vendredi 25 mai une tournée qui comprendra un déjeuner au restaurant de la gare de l'Est, la visite de la nouvelle imprimerie de l'Illustration à Bobigny et celle de l'aéroport du Bourget. Tous les camarades de province qui seraient présents à Paris à cette date sont invités à prendre part à cette tournée.

Légion d'Honneur :

M. le Président donne lecture de la lettre par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics fait connaître à l'Association qu'il a soumis à la signature du

Président de la République un décret conférant la Croix de la Légion d'Honneur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Il donne connaissance de la lettre de remerciements qui a été adressée au Ministre par le bureau de l'Association; le Comité s'associe à ces remerciements.

Commission des Économies :

M. le Président fait connaître que d'après les indications qui lui sont parvenues, le rôle de la Commission des Économies serait actuellement terminé. La question des indemnités départementales et communales qui avait été soumise à cette Commission n'a fait l'objet d'aucune décision. Elle devra être examinée directement entre le Ministre des Travaux Publics et celui des Finances.

Application des décrets-lois :

M. le Président fait connaître que, conformément aux indications qui avaient été données au bureau du P.C.M. par M. le Ministre des Travaux Publics, un nouveau décret-loi est venu modifier le régime des retraites institué par celui du 5 avril. La question de suppression de postes dans les corps des Ponts et Chaussées et des Mines n'a jusqu'à présent pas été réglée.

Les propositions transmises par le Ministre à M. le Ministre des Finances soulèveraient, paraît-il, des objections à ce dernier ministère, une réduction de 10 % de l'effectif n'ayant pu être atteinte. Cette réduction est impossible à réaliser en raison du grand nombre d'agents (gardiens de phares, éclusiers, etc...), qui assurent des postes qu'il est impossible de supprimer. La question est actuellement à l'examen à la direction du Personnel.

Réformes administratives :

M. le Président rend compte des conversations qu'il a eues avec diverses personnalités au sujet des réformes suggérées par le P.C.M. et tendant à la fusion des services des Ponts et Chaussées, des services vicinaux et du génie rural.

Les Ingénieurs des Services vicinaux avec lesquels il s'est trouvé en rapport, voient dans la fusion envisagée la possibilité d'obtenir un statut national qu'ils demandent depuis longtemps. Ils demandent que les Ingénieurs vicinaux en service conservent la possibilité d'accéder — en satisfaisant aux épreuves vou-

lues — aux grades d'Ingénieur principal et d'Ingénieur en Chef du service vicinal.

Dans ces conditions, ils ne sont pas hostiles, à priori, à la proposition du P.C.M. Celle-ci devra toutefois, avant d'être adoptée, être examinée dans toutes ses répercussions.

MM. **Joyant** et **Schwartz** ont eu l'occasion de se rencontrer avec M. Préaud, Directeur du Génie rural, puis avec M. de Pampelonne et M. Poiree, représentants de l'Association des ingénieurs du Génie rural. Il semble bien que de ce côté la proposition de fusion des corps se heurtera à une impossibilité, le Ministère de l'Agriculture tenant à conserver un corps de techniciens, ayant une orientation spéciale et ne dépendant que de lui. Les représentants du Génie rural paraissent cependant favorables à une délimitation plus précise des services, basée sur la distinction entre la notion *travaux publics* et *intérêt agricole*; les questions relatives aux chemins ruraux et à l'électrification reviendraient aux Ponts et Chaussées, le Génie rural ayant, au contraire, la surveillance des cours d'eau non navigables ni flottables, c'est-à-dire tout le service hydraulique.

Les représentants du P.C.M. ont fait observer que s'il devait être donné suite à cette proposition, elle nécessiterait le renforcement du corps du Génie rural. Les représentants du Ministère de l'Agriculture considèrent qu'un certain nombre d'ingénieurs des Ponts et Chaussées de tous grades devraient être détachés

auprès du Ministère de l'Agriculture et spécialisés dans le service hydraulique.

Pour l'avenir, les Ingénieurs du Ministère de l'Agriculture se recruteraient par l'École du Génie rural, celle-ci étant alimentée partie par l'Institut national agronomique, partie par l'École Polytechnique.

La difficulté de cette organisation réside dans le prélèvement — sur les effectifs actuels des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, déjà trop comprimés — de personnel à mettre à la disposition de l'Agriculture. Il faudrait des créations d'emploi qu'on ne peut guère envisager actuellement. Une solution consisterait à ne laisser au Ministère de l'Agriculture que le service des cours d'eau où l'intérêt agricole est prédominant (curage, assainissement des terres, irrigations) et à repasser au Ministère des Travaux Publics, le service hydraulique des cours d'eau où l'importance « Travaux Publics » domine (endiguements, forces hydrauliques, régularisation des crues, etc...). Les effectifs à virer des Travaux Publics à l'Agriculture seraient ainsi beaucoup plus réduits. Mais on constate que la spécialisation des services entraîne presque nécessairement une augmentation d'effectif.

Le Comité estime que ces conversations sont très intéressantes et qu'il y a lieu de les continuer.

La prochaine réunion est fixée au lundi 18 juin.

La séance est levée à 17 h. 30.

Le Secrétaire,
Signé : MAYER.

Le Président,
Signé : JOYANT.



COMPTE RENDU DES GROUPES

GROUPE DE PARIS

Réunion du 25 mai 1934

Le Groupe de Paris s'est réuni le 25 mai 1934. Vingt-trois camarades étaient présents, certains d'entre eux étaient accompagnés de membres de leur famille : au total 35 personnes ont pris part au déjeuner, puis à la tournée qui a suivi.

Après le déjeuner pris en commun au restaurant de la Gare de l'Est, le groupe s'est rendu en autocar à Bobigny, pour visiter la nouvelle imprimerie de *L'Illustration*, où il est arrivé à 14 h. 30. Les heureuses dispositions architecturales de l'édifice ont produit sur tous les visiteurs une impression très heureuse, la parfaite organisation du travail, les machines très compliquées qui exécutent avec précision et célérité des tâches délicates ont particulièrement retenu l'attention. Non seulement par la qualité de sa documentation, mais aussi par le fini de sa présentation. *L'Illustration* mérite bien la place exceptionnelle qu'elle occupe parmi les périodiques analogues de France et de l'étranger.

De Bobigny, le Groupe est allé au Bourget pour visiter l'aéroport. Arrivé à 16 h. 30, il y a été très aimablement reçu par M. **Girardot**, Directeur du Port, assisté de notre camarade **Cor**, Ingénieur en chef au Ministère de l'Air, et de M. **Paszkievicz**, Ingénieur en Chef de l'Aéronautique. Sous la conduite de ces guides autorisés, la visite s'est déroulée dans d'excellentes conditions et avec le plus grand profit pour les membres du groupe ; l'heure était propice pour assister aux départs et aux arrivées d'avions de services voyageurs à long parcours ; l'avion de Codos et Rossi nous a été présenté. Enfin quelques-unes des personnes présentes ont profité de leur venue au Bourget pour compléter la mise dans l'ambiance en prenant place dans deux appareils des « Avions Bleus » qui leur ont fait effectuer dans un ciel limpide quelques évolutions au-dessus de la région.

A 19 h. 25 le Groupe était ramené place de l'Opéra où s'est faite la dislocation.



ACTIVITÉ DES GROUPES

A l'exception du groupe de Paris, qui publie aujourd'hui le compte rendu d'une tournée régionale, tous les groupes font actuellement preuve d'une inactivité véritablement fâcheuse à beaucoup d'égards.

L'appel suivant adressé successivement à tous les chefs de Groupe n'a pas encore obtenu le moindre résultat ⁽¹⁾.

Je renouvelle cet appel auprès de tous les camarades de la façon la plus pressante.

Le Président du P.C.M.
JOYANT.

*Le Président de l'Association Professionnelle
des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et
des Mines,*

à Monsieur
Délégué du Groupe de.....

Mon Cher Camarade,

Votre Groupe ne s'est pas réuni, semble-t-il, depuis longtemps; s'il s'est réuni, il n'a du moins publié aucun communiqué. Je me permets d'attirer votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à provoquer des réunions de chaque groupe au moins deux fois par an et à m'adresser, aussitôt après chaque réunion, un compte rendu qui sera publié au Bulletin.

Je vous demande, en outre, d'inviter les Camarades de votre Groupe à faire un effort pour publier périodiquement dans le Bulletin, de courtes notices sur les travaux en cours d'exécution dans leur Service ou sur les études personnelles qu'ils ont l'occasion de faire. Les Camarades qui participent à des Congrès, voyages d'étude, conférences, etc.. seraient également bien inspirés en publiant de brefs communiqués.

Toutes ces communications pourront être adressées : 28, rue des Saints-Pères, à mon nom ou au nom du Secrétaire, ou directement au Camarade **Prot**, chargé du Bulletin, au Ministère des Travaux Publics.

Je vous prie d'agréer, mon cher Camarade ..



(1) Au moment de mettre sous presse, nous recevons une lettre des Camarades Hupnet, d'Agen, et Bernard Renaud, d'Angers, qui annoncent le prochain envoi de comptes rendus

LÉGION D'HONNEUR

M. le Président de la République a bien voulu, sur le rapport de M. le Ministre des Travaux Publics et de M. le Maréchal de France, Ministre de la Guerre, le Conseil de l'Ordre entendu, conférer la croix de la Légion d'honneur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Cette haute distinction, faisant suite à l'attribution de la Croix de Guerre en 1926, constitue pour l'Ecole et pour tous les Ingénieurs qui en sont issus un précieux témoignage d'estime de la part du Gouvernement de la République et une marque insigne de la reconnaissance française pour les services qu'ils ont rendus pendant la guerre.

Tous les Ingénieurs en ressentiront une légitime fierté.

La remise de la Croix de la Légion d'honneur sera faite à l'Ecole, le samedi 30 Juin, à 15 h., par M. le Président de la République accompagné de MM. les Ministres des Travaux Publics et de la Guerre, en présence d'éminentes personnalités civiles et militaires, du corps enseignant et des élèves de l'Ecole et des nombreux camarades qui tiendront à honneur d'assister à cette cérémonie.

Des lettres d'invitation seront adressées à tous les Ingénieurs de la Région Parisienne et à ceux qui, ayant la possibilité de se rendre à Paris à la date indiquée, auront envoyé leur adhésion au banquet que le P.C.M. et l'Association Amicale des Anciens Elèves de l'Ecole offriront le même soir à MM. les Ministres et à de nombreux invités au Palais d'Orsay.

L. SUQUET,
*Directeur de l'Ecole Nationale
des Ponts et Chaussées.*

La circulaire qui suit a été envoyée à tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, il va sans dire que les Ingénieurs du Corps des Mines sont admis à se faire inscrire dans les mêmes conditions que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et qu'ils seront les bienvenus.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
des Ingénieurs
des Ponts et Chaussées et des Mines
P. C. M.

ASSOCIATION AMICALE
des Ingénieurs
Anciens Elèves de l'Ecole Nationale
des Ponts et Chaussées

Paris, le 5 Juin 1934.

Cher Camarade,

Nous avons la joie de vous apprendre que la Croix de la Légion d'Honneur vient d'être décernée à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. La remise en sera faite, par M. le Président de la République, le samedi 30 Juin 1934.

A cette occasion, nos Associations ont organisé, pour ce même jour, un dîner qui aura lieu au Palais d'Orsay, 9, Quai d'Orsay, à Paris, à 19 h. 45, sous la présidence de M. le Ministre des Travaux Publics, et en présence d'un grand nombre de personnalités s'intéressant à notre Ecole.

Les Camarades qui désireraient y assister sont priés de renvoyer, **avant le 15 juin**, le bulletin ci-contre à

**Monsieur le Secrétaire Général
de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
28, rue des Saint-Pères - PARIS (7^e)**

Ils voudront bien, en même temps, effectuer le virement du montant de la cotisation, soit 50 francs, au moyen d'un chèque ou d'un chèque postal, à

Monsieur Houbin, 2 rue Redon - PARIS (17^e)
Compte de chèques postaux (868-81)

Pour les Elèves-Ingénieurs et pour les Elèves-Titulaires, actuellement en cours d'études à l'Ecole, le montant de la cotisation est réduit à 20 francs.

Les Camarades qui voudront bien se faire inscrire pour le dîner recevront, en outre, une carte leur permettant d'assister à la cérémonie de la remise de la décoration, qui aura lieu, dans la Galerie des Modèles de l'École.

Nous espérons que nombreux seront ceux qui se feront inscrire, et qui témoigneront ainsi, en cette occasion unique, de l'attachement qu'ils portent toujours à notre École.

*Le Président de l'Association
Amicale des Ingénieurs
Anciens Élèves de l'École Nationale
des Ponts et Chaussées,*

FERRUS.

*Le Président de l'Association
Professionnelle des
Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines,*

JOYANT.

BANQUET ANNUEL

de l'Association des Ingénieurs des P.T.T.

L'Association des Ingénieurs des P.T.T. a donné son banquet annuel le 17 mai, au Palais d'Orsay. Elle avait invité les présidents des trois groupements associés à celui des P.T.T. dans la Fédération des Cadres techniques supérieurs : P.C.M., Manufactures de l'État, Aéronautique.

Le banquet était présidé par le Directeur du cabinet du Ministre des P.T.T., le Ministre ayant dû s'excuser en application de la règle que se sont im-

posées les membres du gouvernement actuel, de ne paraître à aucune réunion officielle.

Dans son discours, M. Le Corbeiller, président de l'Association des Ingénieurs des P.T.T., a souhaité la bienvenue aux représentants des groupements fédérés; M. Boquien, président de la Fédération, a répondu au nom de celle-ci par une cordiale allocution.

La réunion a été close par le discours du Directeur du Cabinet du Ministre.



VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA GIRONDE

Séance du 9 mai 1934

ASSOCIATION FRANÇAISE DES INGÉNIEURS CONSEILS URBANISTES ET SANITAIRES

Demande en faveur de l'emploi des ingénieurs privés de préférence aux ingénieurs de l'Administration

La Commission émet un avis favorable.

M. Langlois s'élève contre la critique que comporte ce vœu. La liberté des communes doit être respectée. Il ne s'associera pas au vœu.

MM. Miqueau et Cante soulignent qu'en l'espèce, il ne s'agit pas de blâme, mais de rappel des instructions précises pour éviter un cumul qui lèse des intérêts privés.

M. le Secrétaire général, remplaçant M. le Préfet,

souligne que les dites instructions ont été rappelées, mais l'administration ne peut obliger les Maires à choisir un ingénieur privé.

M. Lasserre accepte le vœu sous condition qu'il ne s'agisse pas d'une mesure absolue, certains travaux publics réclamant l'intervention des Ingénieurs du service vicinal.

Il ne peut être question que de travaux privés.

Après intervention de M. Gergouil, M. Miqueau, rapporteur, se rallie au point de vue de M. Lasserre.

M. Pinède rappelle qu'il a déjà été décidé que les fonctionnaires départementaux ne peuvent être employés qu'exceptionnellement à des travaux n'entrant pas dans leurs attributions officielles. Des autorisations doivent d'ailleurs être sollicitées.

Le Conseil adopte le vœu sous les réserves présentées.



NOTICE NÉCROLOGIQUE

M. CLAISE

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées

Le P.C.M. a appris avec douleur la mort subite de M. **Claise**, survenue quelques jours après son admission à la retraite.

Tout le corps des Ponts et Chaussées ressentira vivement la disparition de cet ingénieur de grand mérite, de ce chef de jugement sûr ; son accueil, toujours courtois et bienveillant, attirait la sympathie, et l'on savait que, sous son égalité apparente de caractère se dissimulait une grande douleur inconsolable : celle de la mort de son fils mort pour la France.

Le P.C.M. adresse ses respectueuses condoléances à sa famille si durement éprouvée.

Nos Camarades liront avec émotion la lettre élogieuse que M. le Ministre des Travaux Publics adressait à M. **Claise**, au moment où il quittait le service.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS
PERSONNEL
1^{er} BUREAU

Paris, le 30 avril 1934.

Le Ministre à M. **Claise**, Président de la 4^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Par décret du 21 avril 1934, rendu sur mon rapport, vous avez été admis à faire valoir vos droits à la retraite, à dater du 21 avril, et maintenu provisoirement en fonctions.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, conformément à votre demande, vous cesserez effectivement vos services à la date du 1^{er} mai 1934.

C'est avec un réel sentiment de regret que mon Administration se sépare de fonctionnaires qui, comme vous, l'ont particulièrement honorée. Au cours de votre longue et laborieuse carrière elle a constamment trouvé en vous un collaborateur profondément attaché à ses devoirs professionnels et qui s'est toujours acquitté avec un complet succès des tâches qui lui furent successivement confiées.

Toute la première partie de votre carrière s'est écoulée dans le département des Ardennes dont vous étiez originaire. Pendant plus de vingt ans, vous avez su y faire apprécier la sûreté de votre science, la rectitude de votre jugement et votre méthodique acti-

vité, justifiant ainsi l'estime et la sympathie générales qui vous entouraient.

Mais vous étiez tout spécialement attiré par l'étude des questions relatives à la construction et à l'exploitation des lignes de chemin de fer. La connaissance approfondie que vous en aviez acquise vous valut d'être appelé, dans ce domaine spécial, aux postes les plus en vue de mon Administration.

Chargé, au mois de janvier 1914, du Contrôle de la Voie et des Bâtiments du réseau de l'Est auquel s'ajouta en 1918 le contrôle du réseau du Nord, vous avez dirigé, d'une manière remarquable, cet important service pendant toute la durée des hostilités.

Adjoint, en 1920, au Directeur du Contrôle de la Voie et des Bâtiments, vous avez été nommé, en 1922, Directeur de ce service et promu Inspecteur Général de 2^e classe.

L'année suivante, vos attributions furent sensiblement étendues par l'adjonction de la direction des lignes nouvelles. Au prix d'un labeur acharné vous sûtes mener à bien votre lourde tâche pendant la période de réorganisation qui suivit la guerre. Vous êtes demeuré pendant près de dix années à la tête de ce double service de contrôle dont vous avez assuré la marche avec une remarquable autorité.

L'excellence de vos services et votre compétence incontestée en matière de chemins de fer vous désignaient spécialement pour assumer la présidence de la 4^e section du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Aussi bien dans ces hautes fonctions que dans celles de Président ou de Membre de divers conseils et comités techniques, vous avez prêté à mon Administration le plus précieux concours grâce à votre expérience et à votre sentiment élevé du devoir.

Je rappelle en terminant que les études que vous avez publiées dans les *Annales des Ponts et Chaussées* vous ont valu, sur le suffrage de vos collègues, l'attribution d'une médaille de Vermeil et d'une médaille d'or.

Vous pouvez être assuré, Monsieur le Président, que le souvenir de votre éminente collaboration et la considération dont vous avez été unanimement entouré vous suivront dans votre retraite ainsi que mes sentiments d'estime personnels.

Le Ministre des Travaux Publics,
Signé : P.-E. FLANDIN.

CONGRÈS D'URBANISME DE BORDEAUX

Le premier Congrès d'Urbanisme a eu lieu à Bordeaux, du 1^{er} au 5 Juin.

Cette manifestation, remarquablement organisée par la revue *L'Urbanisme*, avec le concours de l'Union des Villes et Communes de France et de la Société Française des Urbanistes, a remporté un brillant succès.

Parmi les congressistes figuraient des membres de l'Institut, comme M. Henri Prost, Architecte en chef du Gouvernement; M. Albert Tournaire, Président de la Société Centrale des Architectes; des Architectes éminents, comme M. Agache, Vice-Président de la Société Française des Urbanistes; M. Bérard, Président de l'Office du Bâtiment et des Travaux Publics; M. Dervaux, Président de la Société Centrale des Architectes; M. Remaury, Architecte en chef des bâtiments civils...; des Ingénieurs qualifiés, comme M. Giraud, Directeur général des Travaux de Paris; M. **Fontaine**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées...; des représentants des Municipalités d'Alger, Albi, Bordeaux, Bougival, Colmar, Levallois-Perret, Lyon, Paris, Rouen, Suresnes, Saint-Chéron, Talence et le Vésinet; des Ingénieurs municipaux de Clamart, Nancy, Strasbourg; des urbanistes venus de Barcelone, Bilbao, Lausanne, Florence, Milan, Palma et Zurich.

Le Ministère des Travaux Publics était représenté par MM. **Philippe**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, et **Lefébure**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

Deux questions principales étaient inscrites à l'ordre du jour : l'urbanisme rural et la circulation de grand trafic dans les agglomérations.

**

Le Rapporteur général de la première question était M. L. Lacroix, Directeur de l'Union des Villes et Communes de France.

Elle a été discutée au cours de deux séances où ont pris la parole MM. Courteault, Dervaux, Lacroix, Montsarrat, Prost, Virieux... et où l'on a étudié l'aménagement des petites villes, des bourgades, des hameaux ruraux, des écarts, des fermes et de leurs dépendances, avec la préoccupation constante de conserver l'unité et l'originalité des sites et des habitats, en les complétant sans les ruiner ou les altérer.

On s'est également préoccupé de la conservation des vestiges isolés du passé, façades, portiques, balcons, moulins, décors...

Dans le domaine de l'utilité, de la commodité et de l'hygiène, des vues ont été échangées sur les règlements de voirie, et les règlements sanitaires, sur les chemins ruraux et même sur ce que M. Montsarrat a appelé « la voirie agraire ».

Finalement le Congrès a estimé que les besoins d'air, de lumière, d'hygiène, d'ordre, d'esthétique et de beauté sont les mêmes partout où il y a des humains, dans les bourgs comme dans les grandes villes, dans les campagnes comme dans les hameaux; qu'il est partout nécessaire de faciliter la circulation, de conserver le caractère du terroir, de dégager les points de vue, de protéger les sites, de conserver et de mettre en valeur les vestiges du passé; qu'en somme l'urbaniste a un rôle important à jouer dans les plus petites communes aussi bien que dans les plus grandes.

En ce qui concerne la réglementation existante, l'Assemblée a été d'avis que la nécessité de la compléter ne s'impose pas pour le moment; qu'en particulier la loi du 14 mars 1919-19 juillet 1924 suffit aux besoins actuels, à la condition de l'appliquer avec discernement, sans formalisme excessif,

Elle a émis le vœu unanime que la nécessité des plans d'aménagement soit expliquée et commentée à tous les Maires de France qui n'en ont encore compris ni l'intérêt, ni la portée.

**

La circulation à grand trafic dans les agglomérations avait pour rapporteur général M. H. Giraud, Directeur général des Travaux de Paris, qui avait suggéré l'examen des questions suivantes :

1° La traversée par une route d'une agglomération : élargissement ou déviation, emprise à réserver, profil en travers à adopter;

2° Les voies souterraines ou surélevées et leurs caractéristiques, indication ou contre-indication;

3° Les obstacles sur les chaussées urbaines : le stationnement des véhicules, organisation, réglementation, organisation de parcs, en surface ou en souterrain;

4° L'aménagement des carrefours : circulation giratoire, carrefour à niveaux séparés;

5° La circulation des piétons : réglementation, signalisation;

6° La signalisation urbaine.

La discussion a eu lieu sous la présidence de M. l'Inspecteur général **Philippe**.

M. Menabrea, Secrétaire général de la Ligue Urbaine; M. Dervaux, Président de la Société Française des Urbanistes, au nom de M. J. Greber, Architectes urbaniste, et en son nom personnel; M. Marcel Poète, Directeur honoraire de l'Institut d'Histoire, de Géographie et d'Economie Urbaines de Paris; M. Nouaille, Ingénieur des Arts et Manufactures, ont développé diverses idées neuves et originales.

M. Maurice **Fontaine**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a exposé avec clarté les gran-

des lignes du plan d'aménagement de la région parisienne.

Un groupe de jeunes, M. Bardet, architecte-urbaniste; M. Utudjian, Secrétaire du Groupe d'Étude du Centre Urbain souterrain (G.E.C.U.S.) a défendu avec ardeur et conviction la solution des voies souterraines.

M. Vaquier, Ingénieur de la Ville de Barcelone, a exposé les mesures qui, en réglementant la circulation dans cette ville par des systèmes de feux colorés, ont sensiblement diminué les accidents.

Finalement, le Congrès a unanimement reconnu :

1° La nécessité d'établir dans chaque ville un plan d'aménagement quelle que soit la situation financière de la commune et de prévoir dans ce plan un réseau de routes et chemins aussi rationnel que possible, en tenant compte des besoins du principal usager actuel : l'automobile, ce qui implique que les comptages de la circulation soient homogénéisés et généralisés;

2° La nécessité, dans la traversée des agglomérations moyennes par des voies à grand trafic, de concilier les besoins de la circulation et la sauvegarde du caractère local, d'où, la plupart du temps, l'établissement d'une déviation pour la circulation de transit;

3° L'opportunité pour les agglomérations importantes :

a) De prévoir de larges voies de pénétration, qui pourront exceptionnellement être aménagées en autoroutes;

b) De séparer, dans la mesure du possible, sur ces voies de pénétration, la circulation générale et la circulation locale, certaines d'entre elles pouvant, par place, être aménagées en parkways;

c) D'assurer la liaison entre les voies de pénétration par des voies périphériques largement traitées;

d) D'aménager les artères à grand trafic, de manière à y interrompre la circulation le moins souvent possible, d'établir à cet effet les canalisations en galeries souterraines visitables ou, tout au moins, de les placer sous accotements ou sous-trottoirs;

e) De réserver la possibilité de la création ultérieure de voies souterraines, si elle devient nécessaire, lorsque d'autres moyens de transports plus puissants (tels que le chemin de fer métropolitain) auront épuisé leurs possibilités;

4° L'opportunité, aux abords des agglomérations et plus généralement dans la campagne, d'user largement de la possibilité de frapper les terrains, de part et d'autre des alignements actuels ou projetés, de servitudes *non aedificandi*.

5° La convenance d'imposer, aux carrefours importants, dans les agglomérations ou à leurs abords, la circulation giratoire, en réservant la possibilité, lorsque cela sera jugé utile, de faire passer l'itinéraire privilégié sous le giratoire;

6° La nécessité de rendre homogène, d'une agglomération à l'autre, la signalisation et la réglementation de la circulation et d'exiger le respect absolu de toutes les mesures imposées (lois, décrets, règlements).

*

**

Entre les séances de travail, les congressistes ont visité Bordeaux, le port autonome, l'appontement et la gare maritime du Verdon, dont M. l'Ingénieur en chef **Lévêque** a fait lui-même les honneurs avec sa bonne grâce et son entrain habituels; Arcachon, la station de T.S.F. de Bordeaux-Lafayette, Saint-Emilion, Libourne, Sauveterre de Guyenne, La Sauve-Majeure, Créon, Castillon, Montcaret, Sainte-Foy-la-Grande, Caltelmoron et La Réole. Partout ils ont été reçus avec une cordialité qu'animait la flamme généreuse des crus les plus réputés.

Au banquet de clôture, M. **Philippe** a exposé à quel point les Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'intéressent à l'urbanisme et de quelle importance est, pour l'amélioration des routes nationales dans les agglomérations, l'existence des plans d'aménagement.

Il a rappelé, en particulier, que la servitude de reculement ne s'applique pas à nombre d'immeubles bâtis frappés par les plans d'alignements ordinaires, mais qu'elle est quasi générale, lorsque ces alignements sont consécutifs à un plan d'aménagement déclaré d'utilité publique.

Il a montré, par quelques exemples, qu'au moins pour ce qui touche à la voirie, aux canaux et aux ports, la collaboration amicale et confiante des Ingénieurs et des Urbanistes est une nécessité.

Enfin, il s'est porté garant que, pour l'accomplissement de cette tâche commune, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées prêteront aux urbanistes un concours éclairé.

Cette allocution a été saluée d'un triple ban et l'enthousiasme s'est accru lorsque M. Dervaux, Président de la Société des Urbanistes, et M. Philippe, se sont donné l'accolade, scellant ainsi l'union de l'Architecte et de l'Ingénieur.

René PHILIPPE.

*

**

Nos Camarades apprécieront comme il convient la cordialité des rapports qui s'est publiquement affirmée à Bordeaux entre eux et les architectes urbanistes.

Il n'est question ni pour les uns ni pour les autres de sortir de ses attributions normales, d'abandonner sa personnalité ou son originalité; il s'agit, avant tout, par le rapprochement de talents complémentaires, de produire des œuvres où s'associent la Technique et la Beauté.

Le Président,
JOYANT.

Association internationale des Ponts et Charpentes

ASSOCIATION FRANÇAISE DES PONTS ET CHARPENTES

CONGRÈS DE ROME 1936

Malgré plusieurs communications parues dans le Bulletin, il semble que l'Association Internationale des Ponts et Charpentes n'ait pas, jusqu'à maintenant, suscité parmi les Ingénieurs des Ponts et Chaussées tout l'intérêt qu'elle mérite.

Nous en rappelons brièvement l'origine et les buts.

Le mouvement d'où est née l'Association Internationale débuta en 1926 par un Congrès de la Construction des Ponts et Charpentes qui réunit à Zurich un grand nombre d'ingénieurs représentant les principaux pays du monde. Ce congrès avait été organisé par M. le Professeur D' Rohn, alors professeur du cours de construction des ponts à l'École Polytechnique de Zurich et aujourd'hui Président du Conseil de cette grande école.

Pour donner suite aux résolutions prises lors de cette première manifestation, un deuxième Congrès de la Construction des Ponts et Charpentes fut organisé à Vienne en 1928; plus de 500 représentants de différents pays prirent part à ses travaux sous la présidence de M. le Professeur D' Hartmann, de l'École Polytechnique de Vienne. C'est à ce congrès que prit corps l'idée qu'il pourrait être intéressant de confier à un organisme permanent le soin de préparer le travail des futurs Congrès et d'assurer dans leur intervalle, entre Ingénieurs et Constructeurs, un rôle de liaison d'une évidente utilité.

Le 29 octobre 1929, une Assemblée, réunissant à Zurich les représentants autorisés des gouvernements, de la science et de l'industrie de 14 pays, organisa cette collaboration, en créant l'Association Internationale des Ponts et Charpentes.

Cette Association a pour but d'assurer la collaboration internationale des savants, des ingénieurs et des constructeurs et de favoriser les échanges d'idées, de connaissances et de résultats expérimentaux dans le domaine des ponts, des charpentes ou ossatures et plus généralement de toutes les constructions, qu'elles soient exécutées en acier, en béton armé ou en tout autre matériau. L'Association organise dans ce but des Congrès à des intervalles de trois à cinq ans, elle publie des Mémoires et un Bulletin semestriel et elle

peut en outre suggérer des expériences et des enquêtes scientifiques.

L'Association, qui compte actuellement environ 800 membres individuels et 600 membres collectifs représentant 46 nations, est administrée par un Comité permanent qui se réunit une fois chaque année. Ce Comité élit un Bureau qui est actuellement composé de la façon suivante :

Président : Professeur D' Rohn, Président du Conseil de l'École Polytechnique Fédérale à Zurich. *Vice-Présidents* : Sir Thomas Hudson Beare, Professor of engineering, The University, Edinburg; D' V. U. Fantucci, Deputato al Parlamento, Vénézia; D' M. Klönne, Generalkonsul, Dortmund; **G. Pigaud**, Inspecteur Général, Sous-Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris. *Secrétaires généraux* : Prof. D' L. Karner, Eidg. Techn. Hochschule, Zürich; Prof. D' M. Ritter, Eidg. Techn. Hochschule, Zürich. *Conseillers Techniques* : Baurat D' Ing. F. Bleich, Wien; M. **Cambournac**, Ingénieur en chef à la Compagnie des Chemins de fer du Nord, Paris; Prof. F. Campus, Université de Liège; D' Ing. W. Petry, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Deutschen Beton-Vereins, Obercassel-Siegkr. *Secrétaire* : P. E. Soutter, Secrétaire Général de la Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes.

Le premier Congrès officiel de l'Association Internationale a eu lieu à Paris en mai 1932; ce Congrès, qui continuait en fait la tradition instaurée à Zurich et à Vienne, a remporté le plus grand succès et n'a pas compté moins de 600 participants; les travaux qui y furent présentés et les discussions qui en résultèrent font l'objet de deux volumes, luxueusement édités et mis en vente par le Secrétariat de l'Association.

Le prochain Congrès doit se tenir à Rome, au printemps de 1936. Le Bureau et le Comité permanent, au cours d'une récente réunion, ont pris, au sujet de l'organisation de ce Congrès, les décisions suivantes :

Les séances de travail seront au nombre de 9 et elles seront consacrées :

— 3 à des questions concernant la construction métallique;

— 3 à des questions concernant la construction en béton armé;

— 1 à une question commune aux deux modes de construction;

— 2 enfin à des communications libres qui ne donneront pas lieu à discussion.

En vue de discipliner les interventions au cours de ces réunions et de limiter le nombre des sujets traités, le Comité a arrêté ainsi qu'il suit la liste des sujets sur lesquels porteront les travaux du Congrès.

A — Construction en acier.

1° La ductilité de l'acier.

Sa définition.

Manière d'en tenir compte dans la conception et le calcul des ouvrages, notamment des ouvrages hyperstatiques.

2° Pratique des constructions soudées :

a) Observations sur les ouvrages soudés.

b) Actions dynamiques sur les constructions soudées. (Etude expérimentale et application pratique).

c) Moyens de diminuer les déformations résultant de l'exécution de la soudure.

d) Contrôle de la qualité des soudures.

e) Profils simples ou composés appropriés à la soudure. Formes des cordons de soudure.

3° Etude théorique et expérimentale des points singuliers des constructions métalliques, rivées ou soudées. (Nœuds, goussets, points d'application des charges concentrées, etc...).

B — Construction en béton armé.

1° Sollicitations et coefficients de sécurité dans les constructions en béton armé, au point de vue du constructeur.

a) Endurance, résistance aux efforts prolongés statiques ou dynamiques.

b) Moyens d'augmenter la résistance à la traction et de diminuer la formation des fissures dans le béton.

c) Utilisation des aciers à haute résistance.

d) Influence des reprises de bétonnage.

2° Tendances actuelles dans le calcul et la construction des ouvrages en béton armé.

a) Construction en parois minces, renforcées ou non par des raidisseurs (halles — coupes — silos, etc...).

b) Grands ouvrages (ponts de grande portée, etc., etc.).

3° Application du béton et du béton armé aux travaux hydrauliques (barrages, conduites, galeries sous pression, réservoirs, etc.).

C. — Question commune aux deux modes de construction.

Etude des terrains.

a) Statique des terres (résistance des sols de fondation, poussées des terres).

b) Auscultation des terrains.

Thèmes pour les communications libres.

a) Ouvrages récents remarquables (ports suspendus — ponts en arc — renforcement de ponts — utilisation d'aciers à haute résistance, etc..

b) Action du vent.

c) Action des agents atmosphériques et des fumées.

d) Planchers et platelages en poutrelles métalliques enrobées.

e) Progrès dans la technique de la soudure.

f) Soudure des armatures de béton armé.

g) Théorie des constructions à éléments linéaires et à assemblages rigides.

h) Expérimentation sur modèles.

La participation du Corps des Ponts et Chaussées aux travaux de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes a été jusqu'à maintenant d'une modestie sans doute excessive, surtout si on la compare à la participation extrêmement active des nations voisines; il serait hautement désirable qu'un grand nombre de camarades veillent bien, à l'occasion de ce Congrès, faire connaître les résultats de leurs travaux et de leurs observations personnelles, tant dans le domaine théorique que dans celui des réalisations, dont l'intérêt, de toute évidence, ne le cède en rien à celui des travaux poursuivis à l'étranger.

Etant donné le temps nécessaire pour les traductions et les impressions, il est indispensable que les rapports soient prêts à la fin de 1934; il sera indiqué, en temps utile, à qui ils devront être adressés.

Une Association française, actuellement en voie de constitution, groupera prochainement les membres français de l'Association internationale des Ponts et Charpentes; son siège social se trouvera, 19, rue Blanche, à l'Hôtel des Ingénieurs Civils.

La cotisation annuelle de l'Association Internationale est de 10 francs suisses, elle doit être adressée directement au secrétaire, à l'École Polytechnique Fédérale de Zurich. (Compte de chèques postaux VIII 19.286. Compte de Banque : Crédit Suisse Zurich).

Les camarades qui désireraient quelques renseignements complémentaires pourront s'adresser au camarade **Prot**, au Ministère des Travaux Publics, qui tient à leur disposition le texte des statuts, quelques spécimens du dernier bulletin semestriel et divers autres documents.

GRELOT,
M. PROT,

ASSURANCES AUTOMOBILES

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

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

TARIF PARIS

Responsabilité civile accidents

Garantie illimitée

Force	<i>Franchise</i>			Force	<i>Franchise</i>		
	sans franchise	250 Fr.	500 Fr.		sans franchise	250 Fr.	500 Fr.
5 CV	800	680	640	11 CV.....	1140	970	915
6 CV	900	705	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	675	570
16.000/20.000 Fr.....	1250	875	750	625
21.000/25.000 Fr.....	1440	1010	865	720
26.000/30.000 Fr.....	1565	1095	940	785
31.000/35.000 Fr.....	1690	1185	1015	845

TARIF PROVINCE

Responsabilité civile accidents

Garantie illimitée

Force	<i>Franchise</i>			Force	<i>Franchise</i>		
	sans franchise	250 Fr.	500 Fr.		sans franchise	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 Recours de tiers Incendie.			

Tierce

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

Les primes inscrites dans ces tableaux sont des primes nettes qui sont seulement à majorer des impôts à l'exclusion de tous frais de gestion ou autres. Les primes relatives à chacun des risques s'ajoutent sans rabais supplémentaire pour une assurance combinant plusieurs risques, par exemple l'assurance « tous risques ». Ces primes 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 15 juillet, le bulletin de renseignements ci-contre à

M. DEYMIÉ,
Ingénieur des Ponts et Chaussées
 9, rue Leboutoux.
 Paris (XVII^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.

10

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

TOURNÉE EN 1934

ÉCOSSE - IRLANDE

PROGRAMME DEFINITIF

Dimanche 24 juin. — Départ de Paris (Nord) à 20 h. 5. Arrivée à Dunkerque à 0 h. 20. Coucher à bord du bateau.

Lundi 25 juin. — Arrivée à Folkestone 5 h. 30 et départ à 5 h. 55. Arrivée à Londres (Victoria) 7 h. 40.

Le matin, visite des chantiers de reconstruction des gares souterraines de South Harrow et de Leicester Square du London Passenger Transport Board — L'après-midi, visite des chantiers de construction d'un nouveau canal desservant le Nord-Ouest de Londres. — Dîner et coucher à York Hôtel, Berners Street W. 1.

Mardi 26 juin. — Le matin, visite des chantiers de construction de la Centrale Electrique de Fulham. — L'après-midi : départ de Londres (Easton), à 13 h. 30. Dîner en W.-R. Arrivée à Edimbourg 21 h. 35. Dîner et coucher à Roxburghe Hôtel, Charlotte Square.

Mercredi 27 juin. — Le matin : départ à 9 h. 30, visite de la ville en autocar : Château et Cathédrale Saint-Gilles. — L'après-midi : départ à 14 h. 30, visite de la ville en autocar (château d'Hollyrood) et du Pont-sur-le-Forth. — Dîner et coucher à Roxburghe Hôtel.

Jeudi 28 juin. — Le matin : départ à 8 h. 30, visite des Docks de Leith et de la Centrale de Portobello. — L'après-midi : départ à 14 h. 15, excursion en autocar à Galashiels, Abbotshford, Abbaye de Melrose. — Dîner et coucher à Roxburghe Hôtel.

Vendredi 29 juin. — Edimbourg à Glasgow en autocar (départ à 9 h. 15) par Linlithgow (visite du château et de l'église), Stirling Doune, déjeuner à Callander (Loch Katrine), Loch Earn, Crianlarich et Loch Lomond. — Dîner et coucher au Central Hôtel.

Samedi 30 juin. — Le matin : départ à 9 heures, visite en bateau du Port de Glasgow et des chantiers maritimes. — L'après-midi, visite des Ateliers de la North British Locomotive Cy. Réception par l'Association des Ingénieurs et Constructeurs de navires Écossais. — Dîner au Central Hôtel. Embarquement (Glasgow-Bromilaw) à 22 h. 45 pour Belfast. — Coucher à bord du bateau.

Dimanche 1^{er} juillet. — Débarquement à Belfast (Donegal quay) vers 8 h. 30. Excursion en autocar à

la chaussée des géants. Aller par la corniche. Déjeuner à Bushmills, retour par Antrim. — Dîner et coucher au Grand Central Hôtel.

Lundi 2 juillet. — Le matin : départ en autocar à 8 heures, visite du barrage réservoir de Silent-Valley. Déjeuner à Rostrevor. — L'après-midi : retour à Belfast, visite de la Centrale électrique. Embarquement en chemin de fer à 17 h. 40, arrivée à Dublin à 20 h. 5. — Dîner et coucher au Gresham Hôtel.

Mardi 3 juillet. — Le matin : Départ à 10 heures, 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. — Dîner et coucher au Gresham Hôtel.

Mercredi 4 juillet. — Le matin : Départ à 8 heures Dublin. — Limerick en autocar. — L'après-midi, visite des installations du Shannon à Ardnacusha. — Dîner et coucher à Limerick.

Jeudi 5 juillet. — Le matin : départ en autocar, Limerick — Kilarney — Promenade sur le lac Inférieur et le lac de Muckross, visite de l'Abbaye de Muckross et du Meeting of the Waters — Tore Waterfall. — L'après-midi : Kilarney — Cork en autocar par Kenmare Glengarriff et Keim an Eigh. — Dîner et coucher à Cork.

Vendredi 6 juillet. — Le matin (si possible) visite du Port de Cork. — L'après-midi : Cork-Cobh en autocar et embarquement pour Cherbourg. — Dîner et coucher à bord du bateau.

Samedi 7 juillet. — Arrivée à Cherbourg vers 9 heures. Déjeuner en W.-R. Arrivée à Paris vers 15 heures.

Liste des adhésions provisoires

M.M.

Bourgeois, V., I.G.P., Paris.
Bresse, I.G.P., Fontainebleau.
Leprince-Ringuet et Mme, I.G.M., Paris.
Perrier, L., I.G.P., Paris.
Aumont, I.C.P., et Mme, Paris.
Crescent, I.C.P., et Mme, Toulouse
Dreyfus, J., I.C.P., Paris.
Garau, I.C.P., et Mlle, Toulouse.

MM.

Girard, I.C.P., et Mme, Montpellier.
Moreau, I.C.P., et Mme, Besançon.
Parmentier, I.C.P., Paris.
Roth, I.C.P. et Mme, Saint-Mandé.
de Rouville, I.C.P., Paris.
Ailleret, I.O.P., Paris.
Angot, I.O.M., et Mme, Metz.
Baboin, I.O.M., et Mme, Sarrebruck.
Bois, I.O.P., Grenoble.
Bollard, I.O.P., **Marseille**.
Boutet, I.O.P., Nancy.
Cosmi, I.O.P., Tours.
Courtaigne, I.O.P., et Mme, Paris.
Deymié, I.O.P., et Mme, Paris.
Dugardin, I.O.P., Paris.
Durepaire, I.O.P., et Mme, Paris.
Gaspard, R., I.O.P., Paris.
Giguet, I.O.P., Paris.
Hamelle, I.O.P., Avignon.
Jacquart, I.O.P., Condom.
Jacquinet, I.O.P., et Mme, Paris.
Jouveneau, Lille.
Lamouroux, I. O. P., Nantes.
Lévy, L. A., I.O.P., Paris.
Lévy, L. A., I.O.P., Dakar.
Litz, I.O.P., et Mme, Nancy.
de Marliave, I.O.P., et Mme, Grenoble.
Marlin, I.O.P., Metz.
Morisson, I.O.P., et Mme, Paris.
Prot, I.O.P., et Mme, Paris.
Siegfried, I.O.P., Nantes.
Simonnet, I.O.P., Paris.
Ygoulin, I.O.P., Mme et Mlle, Saint-Étienne.

4 Mai 1934.

*Le Président de l'Association Professionnelle
des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et
des Mines.*

*à Monsieur le Ministre des Travaux Publics
(Direction du Personnel)*

Monsieur le Ministre,

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des
Ponts et Chaussées et des Mines organise, pour 1934.

un voyage d'étude en Écosse et en Irlande, d'une
durée d'une douzaine de jours, et qui aura lieu, en
principe, vers la fin du mois de juin.

Le programme de ce voyage comporte notamment
la visite des ports de Leith, Glasgow et Cork, des
installations du Shannon, de divers barrages et cen-
trales électriques.

En raison du caractère technique que pré-sente ce
voyage, nous avons l'honneur de vous demander de
vouloir bien autoriser les Ingénieurs à y prendre part
et à leur accorder une permission d'absence, s'ils ob-
tiennent l'assentiment du Préfet de leur Département.

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

Paris, le 23 mai 1934.

Le Ministre,

*A Monsieur le Président de l'Association
Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et
Chaussées et des Mines.*

Vous m'avez fait savoir que l'Association profes-
sionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et
des Mines a l'intention d'organiser, vers la fin du
mois de juin prochain, un voyage d'études, d'une du-
rée d'une douzaine de jours en Écosse et en Irlande.
Le programme de ce voyage comportera notamment
la visite des ports de Leith, Glasgow et Cork, des
installations du Shannon, de divers barrages et cen-
trales électriques.

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

Il n'est pas nécessaire que les Préfets avisent l'Ad-
ministration des permissions d'absence qu'ils accor-
deront aux Ingénieurs en cette circonstance.

Je désirerais recevoir, au sujet de cette tournée, un
compte rendu susceptible d'être inséré dans les An-
nales des Ponts et Chaussées.

Par autorisation :

*Le Directeur
du Personnel, de la Comptabilité
et de l'Administration Générale,*

LEPMANN.

APPLICATION DU DÉCRET-LOI RELATIF AUX CUMULS

Le Ministre de l'Intérieur a adressé aux Préfets la circulaire suivante qui fixe l'interprétation à donner au décret du 4 avril dernier relatif aux cumuls en ce qui touche les instituteurs-secrétaires de Mairie.

Il y a là un précédent intéressant d'où se dégage l'idée que les « travaux supplémentaires et spéciaux » peuvent donner lieu à une « indemnité » échappant à la réduction de 75 % envisagée par le paragraphe 2 de l'article 2 du décret susvisé.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
Direction de l'Administration
Départementale et Communale
3^e BUREAU
Décret du 4 Avril 1934
cumul
Secrétaires de mairie-Instituteurs
Circulaire n° 150

Paris, le 17 mai 1934.

*Le Ministre de l'Intérieur
à Messieurs les Préfets,*

La question s'est posée de savoir si les prescriptions de l'article 2, paragraphe 2, du décret-loi du 4 avril 1934, relatives au cumul des traitements afférents à deux fonctions, étaient applicables aux instituteurs qui, dans les communes rurales, exercent, en

même temps que leurs fonctions enseignantes, celles de secrétaire de mairie.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, d'accord avec M. le Ministre de l'Éducation Nationale, cette question doit être résolue par la négative, la rétribution des instituteurs secrétaires de mairie des communes rurales pouvant, dans ce cas, être traitée comme une indemnité de travaux supplémentaires spéciaux.

Je vous prie de porter ces indications à la connaissance des Maires des communes rurales de votre département.

M. le Ministre des Finances adressera, en ce qui le concerne, toutes instructions utiles aux services placés sous son autorité pour que les fonctionnaires en cause soient soustraits à l'application des dispositions précitées.

*Le Ministre de l'Intérieur,
Albert SARRAUT.*

NOTES ET DOCUMENTS

Réforme du régime des pensions civiles et militaires

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 10 mai 1934.

Monsieur le Président,

Le décret du 4 avril 1934, relatif aux pensions civiles et militaires d'ancienneté dispose, à l'article 4, deuxième alinéa, que les majorations résultant des bonifications pour services hors d'Europe et pour campagnes pourront porter la pension au maximum de 60 % du traitement moyen.

Il est apparu que cette limite ne laissait pas une marge suffisante pour tenir un compte équitable des services effectués par les fonctionnaires civils dans des postes hors d'Europe ou par des militaires qui ont participé à des expéditions lointaines. L'insalubrité des régions où s'accomplissent ces services, les dangers et les fatigues que comportent les campagnes pour les militaires justifient un régime particulier.

C'est la raison pour laquelle nous prévoyons que le maximum de 60 % pourra être dépassé, au titre des services susvisés, dans la limite de vingt années en sus de celles qui sont exigées pour avoir droit à pension.

Cette disposition permettra d'établir une différenciation selon la nature des services accomplis et de ne pas décourager les efforts des fonctionnaires civils et militaires qui auront contribué à l'organisation de notre domaine colonial et au développement de l'influence française dans le monde.

Un décret ultérieur précisera les conditions dans lesquelles seront acquises de telles bonifications.

D'autre part, aux termes de l'article 9, alinéa 2, applicable aux pensions d'ancienneté déjà concédées, lorsque le traitement ou la solde moyenne ne dépassera pas 14.000 francs, le montant de la pension sera fixé à 60 % du traitement ou de la solde, sans pouvoir excéder 6.000 francs, sous réserve des dépassements prévus à l'article 4 du décret.

Il nous a paru équitable de transférer cette disposition au titre I^{er} du décret, afin de la rendre applicable aux pensions non encore concédées. Elle continuera, en même temps, de bénéficier aux retraités actuels, en vertu des termes mêmes du premier paragraphe de l'article 9.

Par ailleurs, le sixième alinéa de l'article 9 dispose que la révision des pensions déjà concédées ne pourra conduire à une réduction supérieure à 15 %

ni inférieure à 5 % de la pension actuelle. Le maximum de réduction a pour but ne pas modifier profondément les situations de fait. Quant au minimum de réduction, il avait pour objet de rendre tous les pensionnés solidaires dans l'effort de rétablissement immédiat de nos finances.

Mais il est apparu que cette dernière mesure atteindrait ceux des retraités qui avaient le moins profité des dernières augmentations de traitements. Aussi nous proposons-nous de ne point diminuer la pension actuellement perçue lorsque celle-ci est inférieure à celle qui résulterait de l'application des règles édictées par le titre I^{er} du décret.

Enfin, nous avons estimé que les dispositions du titre II et, en particulier, celles de l'article 9, devaient être interprétées comme visant non seulement les titulaires de pensions déjà concédées, mais encore les retraités dont les services valables pour la retraite ont pris fin avant la date d'effet du nouveau décret, c'est-à-dire avant le 7 avril 1934, et dont la pension n'a pas encore été concédée.

Dans le même esprit d'équité, il nous a paru qu'il y aurait lieu de faire bénéficier des avantages résultant de l'article 9 tous les retraités dont les services prendront fin au cours de l'année 1934. Il convient également de ménager, en faveur des retraités dont les services prendront fin au cours des années qui vont suivre immédiatement, une transition entre le régime actuel et le régime nouveau.

Nous vous proposons, à cet effet, de décider que les dispositions de l'article 9 seront également applicables aux retraités dont les services prendront fin au cours des trois prochaines années, en spécifiant toutefois que le taux maximum de réduction sera majoré de 2,5 % par an en ce qui concerne les fonctionnaires mis à la retraite en 1935, 1936 et 1937.

Ces paliers successifs conduiront ainsi sans heurts à l'application du nouveau régime dont les dispositions n'entreront intégralement en vigueur que le 1^{er} janvier 1938.

Le présent décret répond à ces divers objets.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'expression de notre profond respect.

Le ministre des Finances *Le président du Conseil,*
GERMAIN-MARTIN. GASTON DOUMERGUE.

Le Président de la République Française.

Sur le rapport du président du Conseil et du ministre des Finances,

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

Vu la loi du 14 avril 1924 portant réforme du régime des pensions civiles et des pensions militaires et les lois qui l'ont modifiée ou complétée;

Vu le décret du 4 avril 1934 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires de la loi du 14 avril 1924;

Vu la délibération du Conseil des ministres, en date du 10 mai 1924;

Sur le rapport du président du Conseil et du ministre des Finances,

DÉCRÈTE :

Article premier. — L'article 4 du décret du 4 avril 1934 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires est remplacé par le texte suivant :

« Pour les pensions d'ancienneté, lorsque le traitement ou la solde moyenne ne dépassera pas 14.000 francs, le montant en sera fixé à 60 % dudit traitement ou solde sans pouvoir excéder 6.000 francs, le taux de pension ainsi déterminé pouvant néanmoins être dépassé le cas échéant dans les conditions et limites prévues par le présent décret.

« Les majorations visées au quatrième paragraphe de l'article 2 de la loi du 14 avril 1924 ne pourront pas, en s'ajoutant à la pension, porter celle-ci au delà de 60 % du traitement moyen ou de la solde moyenne.

« Le maximum de 60 % ci-dessus sera également applicable à la pension des militaires et marins non officiers de toutes armes et services, compte tenu des majorations visées au précédent paragraphe.

« Les bénéficiaires civils ou militaires visés à l'article 80 de la loi du 14 avril 1924, modifié par l'article 97 de la loi du 31 mars 1932, pourront compter les annuités supplémentaires afférentes aux bénéfices de campagne acquis entre le 2 août 1914 et le 11 novembre 1918, sans que d'autre part le taux de la pension puisse dépasser, en sus du chiffre correspondant à la durée des services nécessaire pour le droit à pension, la valeur de quinze annuités supplémentaires, compte tenu de tous les éléments entrant dans le calcul de la liquidation.

« Nonobstant les maxima prévus par les articles 2 et 3 ci-dessus et le maximum de 60 % prévu par le troisième paragraphe du présent article pour les militaires et marins non officiers, les bonifications pour services hors d'Europe, pour services aériens et, en ce qui concerne les pensions militaires, les bénéfices de campagne pourront entrer en compte dans la liquidation jusqu'à concurrence de vingt annuités en sus du minimum d'années de services exigé pour le droit à pension, le montant de la pen-

sion ainsi obtenu ne pouvant toutefois excéder le plus élevé des maxima prévus par le troisième paragraphe de l'article 3 ci-dessus, augmenté du tiers.

« Un décret spécial rendu sur la proposition des ministres intéressés et du ministre des Finances déterminera les conditions dans lesquelles seront acquises les annuités supplémentaires afférentes aux bonifications et bénéfices visés à l'alinéa précédent.

« Pour les militaires non officiers de la gendarmerie en activité de service lors de la publication du présent décret, les majorations spéciales accordées en vertu de l'article 41 de la loi du 14 avril 1924 et des textes modificatifs pourront, en s'ajoutant à la pension, porter celle-ci aux trois quarts de la solde moyenne. »

Art. 2. — Le deuxième alinéa de l'article 9 du décret susvisé est supprimé.

L'avant-dernier alinéa du même article est modifié comme suit :

« En aucun cas le montant de la pension révisée en exécution du présent article ne pourra excéder celui de la pension perçu actuellement ni lui être inférieur de plus de 15 % . »

Art. 3. — Le décret du 4 avril 1934, portant réforme du régime des pensions civiles et militaires, est complété par le titre suivant :

TITRE III

RÉGIME TRANSITOIRE

Art. 9 bis. — Les dispositions de l'article 9 ci-dessus seront applicables aux retraités dont les services valables pour la retraite prendront fin au cours de l'année 1934.

Ces mêmes dispositions seront également applicables aux retraités dont les services valables pour la retraite prendront fin entre le 1^{er} janvier 1935 et le 31 décembre 1937, le taux maximum de réduction prévu à l'avant-dernier alinéa de l'article 9 étant toutefois majoré :

De 2 1/2 % pour les retraités dont les services valables pour la retraite prendront fin au cours de l'année 1935;

De 5 % pour les retraités dont les services valables pour la retraite prendront fin au cours de l'année 1936;

De 7 1/2 % pour les retraités dont les services valables pour la retraite prendront fin au cours de l'année 1937.

Art. 4. — 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. 5. — Le président du Conseil et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le

concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 10 mai 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du Conseil,

GASTON DOUMERGUE.

Le ministre des Finances,

GERMAIN-MARTIN.

Mise à la retraite anticipée des agents de l'État en surnombre ou dont l'emploi aura été supprimé.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 10 mai 1934.

Monsieur le Président,

Un décret-loi du 4 avril 1934 a fixé les conditions dans lesquelles pourraient être admis à la retraite les fonctionnaires et agents qui se trouveront en surnombre à la suite de la réforme administrative actuellement en cours d'exécution.

Les dispositions de ce décret-loi concernent uniquement les agents se trouvant dans les conditions d'une carrière normale, c'est-à-dire entrés dans les cadres administratifs avant l'âge de trente ans et qui, par suite, rempliraient, à l'époque où ils atteindraient les limites d'âge de leur grade, les conditions de service requises pour ouvrir droit à pension d'ancienneté.

Il est apparu équitable et nécessaire d'étendre et d'adapter ces dispositions aux personnels en surnombre qui, en raison de leur entrée tardive dans les cadres ou d'une interruption dans leurs services, ne sont pas susceptibles de remplir à soixante ou cinquante-cinq ans les conditions de services requises pour ouvrir droit à pension d'ancienneté.

Les droits à pension de ces personnels sont actuellement fixés par l'article 29 de la loi du 14 avril 1924.

Le principe de cette législation est maintenu. Toutefois, le projet que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute approbation attribuée aux personnels en cause, qui feront l'objet de mises à la retraite anticipées, des avantages qui s'inspirent de ceux qu'a accordés le décret-loi du 4 avril 1934 et que nous avons déterminés dans un esprit de large équité à l'égard de ces personnels.

C'est ainsi que nous avons prévu un régime de bonifications comportant l'attribution de cinq annui-

tés supplémentaires pour ceux qui solliciteront d'eux-mêmes la cessation de leurs fonctions, et d'annuités variables pour ceux qui seront prématurément mis à la retraite d'office.

En ce qui concerne les fonctionnaires victimes de la guerre ou titulaires de la carte du combattant, nous avons en outre prévu une majoration spéciale de cette dernière bonification en considération de leur qualité particulière.

Enfin, il nous est apparu nécessaire de compléter le décret du 4 avril 1934 par quelques autres dispositions destinées soit à donner aux administrations plus de souplesse dans l'application de l'article 2, soit à préciser les règles à suivre sur quelques points particuliers.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'expression de notre profond respect.

Le président du Conseil,

GASTON DOUMERGUE.

Le ministre des Finances,

GERMAIN-MARTIN.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du président du Conseil et du ministre des Finances,

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

Vu le décret du 4 avril 1934 portant modification aux règles de liquidation des pensions civiles et militaires posées par la loi du 14 avril 1924 et les lois subséquentes;

Vu le décret du 4 avril 1934 portant réduction des effectifs des personnels civils et militaires de l'État;

Vu le décret du 4 avril 1934 portant mise à la retraite anticipée des agents de l'État en surnombre ou dont l'emploi aura été supprimé;

Vu la délibération du Conseil des ministres en date du 10 mai 1934,

DÉCRÈTE :

Article premier. — Le décret du 4 avril 1934 fixant les conditions de mise à la retraite anticipée des agents de l'État en surnombre et dont l'emploi aura été supprimé, est complété ainsi qu'il suit :

Art. 2. —

Il en sera de même des agents visés par l'article 29 de la loi du 14 avril 1924 ayant atteint l'âge de soixante ans.

Pourront, enfin, être mis à la retraite d'office avec droit à pension d'ancienneté, les fonctionnaires jus-

tifiant d'un nombre d'années de services au moins égal au minimum exigé et qui seront, du fait de leur admission à la retraite d'office, dispensés de la condition d'âge.

Si, dans une catégorie donnée, le nombre des retraites prononcées en exécution des paragraphes précédents est inférieur à celui des emplois supprimés, il pourra, dans les mêmes conditions et jusqu'à concurrence de la différence, être procédé à des mises à la retraite d'office dans les catégories correspondantes ou supérieures, dont l'accès est normalement ouvert aux agents de la catégorie considérée.

Les dispositions du présent article s'appliquent, nonobstant l'absence de suppressions d'emplois, aux fonctionnaires en surnombre maintenus par application de dispositions particulières, en possession d'un traitement d'activité.

PENSIONS CIVILES PROPORTIONNELLES

Art. 4 bis. — Les fonctionnaires en surnombre ou dont l'emploi aura été supprimé qui, comptant au minimum douze années de services valables pour la retraite, sont âgés de moins de cinquante-huit ans ou de cinquante-trois ans, selon qu'ils appartiennent à la catégorie A ou à la catégorie B, et qui, à l'âge de soixante ou de cinquante-cinq ans ne seraient pas en mesure de prétendre à pension d'ancienneté pourront, s'ils en font la demande, dans un délai d'un mois à compter de la publication du présent décret, être admis à la retraite. Leur pension sera calculée d'après les services accomplis.

Il leur sera accordé une bonification de cinq annuités.

Art. 4 ter. — Les fonctionnaires en surnombre dont l'emploi aura été supprimé, justifiant au minimum douze années de services valables pour la retraite et qui, à l'âge de soixante ou de cinquante-cinq ans, selon qu'ils appartiennent à la catégorie A ou à la catégorie B, ne compteraient pas ou n'auraient pas compté le nombre d'années de services minimum pour prétendre à pension d'ancienneté, pourront, s'ils comptent cinquante ans d'âge, être admis à la retraite d'office. Leur pension sera calculée d'après les services accomplis.

Il leur sera accordé, en outre, une bonification d'annuités égale aux trois quarts du nombre des années de services qu'il leur restait à accomplir pour atteindre l'âge de soixante ou de cinquante-cinq ans.

En ce qui concerne les fonctionnaires titulaires de la carte du combattant ou possédant la qualité de victime de guerre, cette bonification sera toujours égale au nombre d'années de services qu'il leur restait à accomplir pour atteindre l'âge de soixante ou de cinquante-cinq ans.

Art. 4 quater. — Par dérogation aux dispositions de l'article 11 de la loi du 14 avril 1924, modifié par l'article 72 de la loi de finances du 31 mars 1932, pourront être mis d'office à la retraite les fonctionnaires justifiant de quinze années de services valables pour la constitution du droit à pension et qui assurent de façon insuffisante l'exercice de leur emploi. L'admission à la retraite est prononcée après avis du conseil d'administration ou du conseil des directeurs auxquels sont adjoints deux représentants du personnel.

Dans ce cas, la pension est liquidée d'après les services accomplis.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 4 quinquès. — Au regard de l'article 115 de la loi de finances du 29 avril 1926, tous fonctionnaires mis à la retraite, par application des dispositions du décret du 4 avril 1934 complété par le présent décret et fixant les conditions de mise à la retraite anticipée des agents de l'Etat en surnombre ou dont l'emploi aura été supprimé, seront considérés comme fonctionnaires dont l'emploi aura été supprimé.

Les intéressés recevront des avances sur pension au titre de l'article 116 de la loi susvisée. Ces avances pourront être payées mensuellement à terme échu à ceux des intéressés qui en feront la demande.

Art. 4 sixiès. — Les dispositions du présent décret portent en tant que de besoin dérogation aux dispositions de l'article 111 de la loi du 30 juin 1923 et aux textes qui l'ont modifié au complété.

Art. 2. — Le délai d'un mois ouvert aux intéressés par l'article 3 du décret du 4 avril 1934 pour formuler leur demande d'admission à la retraite dans les conditions prévues par ledit article est prorogé d'une égale durée.

Art. 3. — 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. 4. — Le président du Conseil et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 10 mai 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du Conseil,
GASTON DOUMERGUE.

Le ministre des Finances,
GERMAIN-MARTIN.

Date de cessation de fonctions des fonctionnaires admis à faire valoir leurs droits à la retraite.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 10 mai 1934.

Monsieur le Président,

L'article 115 de la loi de finances du 20 avril 1926 dispose que les fonctionnaires admis pour ancienneté dans les conditions prévues par l'article 8 de la loi du 14 avril 1924, continuent à exercer leurs fonctions jusqu'à délivrance de leurs livrets de pension, sauf en cas de demande contraire de leur part, de suppression d'emploi, ou d'incapacité de continuer à assurer leur service.

Aucun des décrets pris le 4 avril 1934 pour l'application 36 de la loi de finances du 28 février 1934 n'a apporté de modification à ces dispositions.

Il en résulte qu'à l'heure actuelle, seuls les fonctionnaires qui seront mis à la retraite d'office par suppression d'emploi seront dans l'obligation de quitter leur service sans délai.

Ces fonctionnaires seraient donc beaucoup plus sévèrement atteints que les agents qui ont été ou qui seront mis à la retraite pour ancienneté de service avant le 31 décembre 1934 sans être mis immédiatement en possession de leurs livrets de pension, de même que ceux qui seront admis au bénéfice de la retraite anticipée prévue par l'un des récents décrets.

Cette simple considération d'équité suffirait à elle seule pour justifier la suspension provisoire, pour l'année 1934, de l'effet des dispositions de l'article 115 de la loi susvisée du 29 avril 1926.

Mais il apparaît, en outre, que le maintien en fonction jusqu'à remise du livret de pension des fonctionnaires ainsi mis à la retraite ferait échec à l'article 3 du décret du 4 avril 1934 relatif à la réduction des effectifs des personnels civils et militaires de l'Etat. Cet article dispose, en effet, que les dépenses de personnel de chaque administration seront réduites de 10 % à partir du 1^{er} juillet 1934.

L'application stricte de cette mesure oblige le Gouvernement à prononcer la radiation immédiate des cadres, dès leur admission à la retraite, de tous les fonctionnaires admis à faire valoir leurs droits à pension, soit au titre de l'article 8 de la loi du 14 avril 1924, soit par application des mesures de réduction d'effectifs édictées par le décret du 4 avril 1934. A cette condition seulement les économies escomptées produiront leur plein effet à dater du 1^{er} juillet 1934.

Telles sont les considérations qui nous ont conduit à soumettre à votre haute sanction le présent projet de décret ci-joint.

Nous vous serions obligés de vouloir bien le re-

vêtir de votre signature si vous en approuvez la teneur.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le Président du Conseil.
GASTON DOUMERGUE.

Le ministre des Finances,
GERMAIN-MARTIN.



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

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

Vu le décret du 4 avril 1934 portant modification aux règles de liquidation des pensions civiles et militaires posées par la loi du 14 avril 1924 et les lois subséquentes;

Vu le décret du 4 avril 1934 fixant les conditions de mise à la retraite anticipée des agents de l'Etat en surnombre ou dont l'emploi aura été supprimé;

Vu la délibération du Conseil des ministres en date du 10 mai 1934,

DÉCRÈTE :

Article premier. — Les fonctionnaires admis antérieurement au 1^{er} mai 1934 à faire valoir leurs droits à pension d'ancienneté dans les conditions prévues par l'article 8 de la loi du 14 avril 1924 cesseront d'exercer leurs fonctions au plus tard dans le mois qui suivra le jour de leur admission à la retraite, nonobstant les dispositions contraires de l'article 115 de la loi de finances du 29 avril 1926.

Les fonctionnaires admis à faire valoir leurs droits à pension d'ancienneté à partir du 1^{er} mai 1934 et jusqu'au 31 décembre 1934 cesseront également d'exercer leurs fonctions au plus tard dans le mois qui suivra la date de publication du présent décret, nonobstant les dispositions contraires de l'article 115 de la loi de finances du 29 avril 1926.

Les intéressés recevront des avances sur pension au titre de l'article 116 de la loi susvisée. Ces avances pourront être payées mensuellement à terme échu à ceux des intéressés qui en feront la demande.

Art. 2. — Le président du Conseil et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 10 mai 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du Conseil
GASTON DOUMERGUE.

Le ministre des Finances,
GERMAIN-MARTIN.

Réduction de personnel dans le cadre général des Travaux publics et des Mines des Colonies.

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

Vu le décret du 4 avril 1934 portant réduction de 10 % du nombre des fonctionnaires;

Vu le décret du 6 avril 1934 autorisant le ministre des Colonies à prendre toutes mesures d'économies que nécessitera l'équilibre des budgets généraux et locaux des colonies;

Vu le décret du 5 août 1910 portant réorganisation du cadre des travaux publics et des mines des colonies autres que l'Indochine et les textes subséquents qui l'ont modifié ou complété;

Sur la proposition du ministre des Colonies,

DÉCRÈTE :

Article premier. — Une réduction globale de 31 unités est effectuée dans le personnel du cadre général des travaux publics et des mines des colonies autres que l'Indochine par voie de mises à la retraite anticipées ou de réintégration dans les cadres métropolitains.

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

Fait à Paris, le 8 mai 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Colonies,

PIERRE LAVAL.

Réduction du personnel dans l'administration centrale et l'inspection des Colonies

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 5 juin 1934.

Monsieur le Président, —

Pour satisfaire aux prescriptions du décret du 4 avril 1934, relatif à la réalisation de la réforme administrative, il est nécessaire de procéder, par des suppressions d'emploi, à la réduction des dépenses de personnel des services de l'administration centrale des colonies et de l'inspection des colonies.

A cet effet, nous vous proposons de supprimer 29 emplois sur un effectif global de 267 agents. Ces mesures permettent d'annuler à concurrence d'une som-

me nette de 410.997 fr., les crédits ouverts au budget des colonies pour l'exercice 1934.

Pour une année entière, l'annulation proposée correspond à une économie de plus de 10 % des crédits de personnel de l'administration centrale et de l'inspection des colonies.

Si vous approuvez les réformes qui font l'objet du projet de décret ci-joint, nous vous serions reconnaissants de vouloir bien le revêtir de votre signature.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le président du conseil,
GASTON DOUMERGUE.

Le ministre des colonies,
PIERRE LAVAL.

Le ministre des finances,
GERMAIN-MARTIN.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, du ministre des colonies et du ministre des finances,

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

Vu le décret du 4 avril 1934, réalisant la réforme administrative par la réduction du nombre des agents de l'État;

Vu la délibération du conseil des ministres en date du 5 juin 1934.

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Sont supprimés dans les cadres de l'administration du ministère des colonies les emplois ci-après :

INSPECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS

Un inspecteur adjoint.

ART. 5. — Sur les crédits ouverts au budget des colonies par la loi de finances du 28 février 1934 et par des lois spéciales, une somme de 410.997 fr. applicable aux chapitres ci-après est définitivement annulée :

Chap. 10. — Inspection des colonies.

— Personnel. — Traitements..... 60.658

ART. 7. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de l'article 36 de la loi de finances du 28 février 1934.

ART. 8. — Le président du conseil, le ministre des colonies et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du pré-

sent décret qui aura effet du 1^{er} juillet 1934 et sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 5 juin 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du conseil,
GASTON DOUMERGUE.

Le ministre des colonies,
PIERRE LAVAL.

Le ministre des finances,
GÉRMAN-MARTIN.

Coordination du rail et de la voie navigable

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 15 mai 1934.

Monsieur le Président,

Nous avons soumis à votre signature un projet de décret ayant pour but d'assurer la coordination des transports effectués par la voie ferrée et par la route.

Les mesures proposées comportent essentiellement la création d'un comité de coordination, qui a pour mission de rechercher des ententes entre les transporteurs intéressés, et qui, à défaut d'entente, soumet au ministre des Travaux publics des propositions pour le maintien, la modification ou la suppression des services existants.

Des mesures sont également à prendre pour éviter une concurrence désordonnée entre le fer et l'eau, qui, elle aussi, s'exerce au détriment des finances publiques.

Le programme qui vous est soumis s'inspire des travaux récents du Conseil national économique.

Il nous a paru tout d'abord que la coordination de la voie ferrée et de la voie d'eau devait être recherchée dans toute la mesure possible par le moyen d'ententes directes.

A cet effet, nous avons prévu l'institution d'un comité central de coordination fonctionnant auprès du ministre des Travaux publics et assisté de commissions régionales. Ainsi sera assurée une liaison permanente entre les transporteurs par eau et par fer, liaison indispensable, dont l'absence a provoqué dans le passé des luttes de tarifs préjudiciables aux intérêts financiers de l'Etat.

Pour sanctionner et même, le cas échéant, pour réaliser les partages de trafic désirables, le ministre des Travaux publics peut agir sur la tarification des chemins de fer. Dans le cas de la concurrence entre le rail et la route, le programme de coordination qui vous a été soumis comporte en outre une interven-

tion éventuelle du ministre des Travaux publics dans le fonctionnement des transports routiers qui doivent être soumis à un régime d'autorisation administrative. Ce moyen fait défaut lorsqu'il s'agit des transports par eau : les discussions instituées devant le Conseil national économique ayant fait apparaître l'impossibilité pratique d'étendre à l'ensemble de la navigation intérieure le régime de l'autorisation administrative.

Néanmoins, certaines mesures peuvent être prises en vue d'agir sur les transports par eau, dans le sens d'une coordination rationnelle des transports.

La première a trait à l'importance du matériel de la batellerie. Dans bien des cas, l'avitaillement des frets et, par voie de conséquence, l'abaissement excessif de certains tarifs de chemin de fer, a pour origine l'excès des moyens de transports par eau. Il est donc désirable que le matériel de navigation n'augmente pas plus vite que les besoins. Ainsi pourra être évité, sur le réseau de navigation intérieure, le développement exagéré de nouveaux courants résultant seulement de la surabondance du matériel et qui occasionneraient indirectement des pertes à l'Etat. En même temps, la batellerie se trouvera incitée à augmenter le nombre de voyages annuels des bateaux : ce qui entraînera une réduction de ses prix de revient. Le projet subordonne donc l'immatriculation de tout nouveau bateau à une autorisation ministérielle préalable. Celle-ci ne sera pas donnée sans que soit constatée simultanément la mise hors service d'un tonnage équivalent. En outre, et pour faciliter l'application des ententes régionales qui sont à la base de la coordination recherchée, les unités de remplacement devront être d'un gabarit correspondant à celui des voies navigables que fréquentaient les unités disparues. Si la situation économique vient à se modifier, des dérogations pourront naturellement être apportées à ces règles, dans la mesure où la nécessité en sera reconnue.

Le maintien à son effectif actuel du parc de la batellerie risquerait d'être préjudiciable à l'industrie de la construction fluviale en France, si des dispositions spéciales n'étaient pas prises pour éviter cet inconvénient. Ces dispositions consistent en un relèvement des droits de douane, de manière à réserver aux chantiers français les commandes nouvelles. Un projet de loi a déjà été déposé devant le Parlement à cet effet et il a fait l'objet d'un rapport favorable devant la Chambre des députés. Nous proposons, dans un second rapport de ce jour, de décider immédiatement le relèvement dont il s'agit, en prenant un décret spécial par application de la loi du 28 février 1934 qui a donné au Gouvernement le pouvoir de modifier par décret le tarif douanier.

La seconde mesure a pour objet d'empêcher la batellerie d'effectuer, dans une mesure excessive, les transports de marchandises diverses. En effet, cel-

les-ci doivent être normalement réservées au chemin de fer; par conséquent, leur transport par voie d'eau, qui, jusqu'à présent, n'est pratiquement pas assuré par la batellerie artisanale, peut et doit faire l'objet d'une autorisation préalable, de façon à éviter le développement des transports de détail.

Enfin, il convient d'éviter que les industriels et commerçants, qui n'effectuent, avec du matériel leur appartenant, que leurs propres transports, ne puissent, en affectant ces bateaux à l'usage du public, ruiner l'effet des ententes réalisées entre les transporteurs professionnels par eau et les chemins de fer. Toute utilisation de ce genre devra être soumise à une autorisation ministérielle préalable.

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

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre respectueux dévouement.

Le Président du Conseil,
GASTON DOUMERGUE.

Le Garde des Sceaux,
ministre de la Justice,
HENRY CHIÉRON.

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

Le ministre des Finances,
GERMAIN-MARTIN.

Le Président de la République française;

Vu l'article 36 de la loi du 28 février 1934, portant fixation du budget général de l'exercice 1934 ainsi conçu :

« Le Gouvernement est autorisé, jusqu'au 30 juin 1934, nonobstant toutes dispositions législatives contraires, par décrets rendus en Conseil des ministres et contresignés par le président du Conseil, et du ministre des Finances, les mesures d'économie qu'exigera l'équilibre du budget.

« Ces décrets seront soumis à la ratification des Chambres avant le 31 octobre 1934. Ils auront force exécutoire jusqu'à décision du Parlement »;

Vu la loi du 5 juillet 1917 sur l'immatriculation des bateaux de rivière et l'hypothèque fluviale;

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

Vu la délibération du Conseil des ministres en date du 10 mai 1934;

Sur le rapport du président du Conseil, des ministres des Finances, des Travaux publics et de la justice,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — En vue de réduire les charges financières de l'État, il est institué, auprès du ministre des Travaux publics, un Comité central de coordination des transports par fer et par eau, qui comprend :

1° Un expert désigné par le Comité de direction des grands réseaux de chemins de fer;

2° Un expert désigné par les organisations professionnelles des transporteurs par eau;

3° Un arbitre désigné par les deux 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.

Le Comité central est assisté par des Commissions régionales.

ART. 2. — Les Commissions régionales préparent des accords entre la navigation et les chemins de fer, en vue, notamment, de réserver à la navigation une part convenable de transports de marchandises qui s'effectuent normalement par bateaux complets, en particulier de marchandises pondéreuses.

A défaut d'accord, le Comité central recherche les mesures permettant d'assurer une répartition convenable du trafic à effectuer par voie d'eau et par voie ferrée, et il les propose au ministre des travaux publics.

ART. 3. — Les transports de marchandises diverses, ainsi que l'utilisation par des tiers des bateaux appartenant à des industriels ou commerçants n'ayant pas exercé la profession d'entrepreneurs de transports avant la publication du présent décret, feront l'objet d'autorisations préalables du ministre des Travaux publics.

ART. 4. — A partir de la publication du présent décret, toute immatriculation nouvelle des bateaux de navigation intérieure susceptibles d'être affectés aux transports de marchandises sera subordonnée à une autorisation préalable du ministre des Travaux publics.

ART. 5. — Les contraventions aux dispositions du présent décret du règlement d'administration publique et des arrêtés pris pour son exécution seront punies d'une amende de 16 à 200 francs par infraction constatée, et de 200 à 1.000 francs en cas de récidive.

ART. 6. — Un règlement d'administration publique rendu sur le rapport du ministre des Travaux publics, fixera les mesures d'application du présent décret, notamment :

1° La composition et les attributions des commissions régionales;

2° Les conditions dans lesquelles interviendront les autorisations prévues aux articles 3 et 4.

Ce règlement pourra modifier la composition ou étendre la mission du Comité central et prescrire toutes mesures complémentaires tendant à assurer la coordination des transports par voie de fer et par voie d'eau.

ART. 7. — 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. 8. — Le Garde des Sceaux, ministre de la Justice, le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le

concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 15 mai 1934.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,
Gaston DOUMERGUE.

Le Garde des Sceaux,
ministre de la Justice,
Henry CHÉRON

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

Le ministre des Finances,
GERMAIN-MARTIN.

REPONSE DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

(J. O. du 6 juin 1934)

Agriculture

8298. — M. André Cornu demande à M. le ministre de l'agriculture : 1° en vertu de quels textes, lors de l'instruction d'un projet d'adduction d'eau potable approuvé par la municipalité d'une commune, le service hydraulique peut exiger la mise en concurrence des tuyaux en fonte et en acier lorsque le projet comporte l'emploi des tuyaux en fonte; 2° en vertu de quels textes la municipalité ayant, à la suite de cette exigence, décidé par délibération spéciale de maintenir l'emploi des tuyaux en fonte, l'autorité préfectorale peut refuser d'approuver une telle délibération; 3° si la mise en concurrence des tuyaux en fonte et en acier est obligatoire ou facultative pour les projets d'ad-

duction d'eau potable faisant l'objet d'une demande de subvention. (*Question du 26 avril 1934.*)

Réponse. — Aucun texte ne fait obligation, ni au service technique de contrôle, ni à l'autorité préfectorale de tutelle, d'exiger la mise en concurrence des tuyaux de fonte et d'acier lorsque le projet présenté par la commune comporte expressément l'emploi de tuyaux de fonte. Toutefois, cette mise en concurrence peut être recommandée en vue d'obtenir les prix de fourniture les plus avantageux, ce qui revient à ménager les intérêts de la commune, et en même temps les intérêts de l'Etat (lorsqu'il est sollicité d'attribuer une subvention proportionnelle au montant de la dépense). D'après les observations qui précèdent, ce n'est que dans des cas particuliers, lorsque la mise en concurrence aurait permis de mieux défendre les intérêts de la commune et de l'Etat, que le préfet peut être amené à refuser son approbation ou que le ministre de l'agriculture peut être amené à refuser ou à discuter l'attribution d'une subvention.



COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Souscripteur perpétuel

M **Janet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées



Naissance

M l'Inspecteur général **Kauffmann** a le plaisir de faire part de la naissance de sa petite-fille Lise Kauffmann



NOMINATIONS

Examen professionnel de 1934 pour la nomination directe des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État au grade d'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées.

Candidat ayant subi avec succès les épreuves de la première partie

M. Clément.

Liste des candidats admis à subir les épreuves orales du concours de 1934 pour l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État (service des Ponts et Chaussées) comme élèves ingénieurs à l'école nationale des Ponts et Chaussées.

MM. Drouhin, Duminy, Rossard.

Les épreuves orales commencent le lundi 4 juin 1934, à 8 h. 30.

Modifications dans la répartition des Services

Service du Canal de Nantes à Brest

Par arrêté en date du 30 mai 1934, a été transféré, à dater du 1^{er} juillet 1934, de Pontivy à Vannes, le siège de l'arrondissement du Nord du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Morbihan et de l'arrondissement unique du service du canal de Nantes à Brest (2^e section).

Réorganisation des arrondissements et des subdivisions du service du contrôle de l'exploitation technique, du matériel et de la traction des réseaux de chemins de fer.

Le ministre des travaux publics,

Vu le décret du 13 février 1932 relatif à l'organisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général;

Vu les arrêtés des 12 janvier 1918, 16 avril 1919, 9 août 1919 et 27 mai 1930, réglant les détails d'organisation du service du contrôle;

Sur la proposition du directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale, et du conseiller d'État, directeur général des chemins de fer et des routes.

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Les réseaux de chemins de fer sont divisés, en ce qui concerne le service du

contrôle de l'exploitation technique, du matériel et de la traction, en arrondissements et subdivisions de contrôle et en circonscriptions d'inspecteurs du contrôle de l'État.

ART. 2. — Les arrondissements de contrôle comprennent une ou plusieurs subdivisions de contrôle. Ils sont confiés à des ingénieurs des mines ou à des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

ART. 3. — Les subdivisions de contrôle comprennent une ou plusieurs circonscriptions d'inspecteurs du contrôle de l'État telles qu'elles sont définies dans l'arrêté du 23 novembre 1933.

Les subdivisions de contrôle sont confiées à des ingénieurs ou ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État (service des mines ou des Ponts et Chaussées) qui seront, en principe, spécialisés, ou à des contrôleurs des comptes.

ART. 4. — Les arrondissements et les subdivisions de contrôle sont définis dans le tableau ci-annexé, sur lequel sont porté les subdivisionnaires.

Il n'est rien modifié en ce qui concerne le personnel actuellement en fonctions dans les bureaux d'arrondissements conservés.

ART. 5. — Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} avril 1934.

Fait à Paris, le 30 mai 1934.

P.-É. FLANDIN.

CENTRE DE DOCUMENTATION

Le Service Central d'Études techniques a reçu les documents ci-après du Service Ordinaire du Département de l'Aisne :

a) *Traitement du goudron et du bitume, en vue de leur utilisation sur routes. — Ateliers de Soissons-Vauxrot.*

Notice — plans général et de détails. — Coupes longitudinale et transversale de l'Atelier et de ses annexes. — Photographies relatives à l'aspiration et au refoulement du bitume et à la fabrication de l'émulsion.

b) *Pont-Saint-Waast, sur l'Aisne, à Soissons.*

Devis particulier. — Note de calculs. — Notice sur l'exécution des travaux et modifications appor-

tées au projet initial en cours d'exécution. Détail des dépenses. — Dessins (élévation, coupes longitudinales et transversales). — Photographies relatives à la construction du cintre, au détail des armatures du joint de dilatation et aux épreuves de l'ouvrage.

Le Service des Voies Navigables du Nord et du Pas-de-Calais a adressé un dossier relatif à un *type d'écluse construite sur l'Éscout au cours des travaux d'amélioration entre Étrum et Odomez.*

Il comporte des dessins d'ensemble et de détails de l'écluse de Trith, des dessins de détails des portes levantes, le détail estimatif des travaux, une note sur le procédé spécial de construction des radiers et des bajoyers par rabattement de la nappe aquifère, ainsi qu'un mémoire descriptif et justificatif.



ÉTUDES TECHNIQUES

L'Aménagement en deux étapes séparées de l'usine-barrage de Saint-Pierre-sur-le-Drac

La longue durée des travaux d'équipement de chutes entraîne des conséquences économiques très fâcheuses : faute de pouvoir prédire les crises cinq

tion d'énergie. Inversement, dans les périodes de vive reprise de l'activité économique, les délais d'équipement des chutes ne permettent pas d'attiver

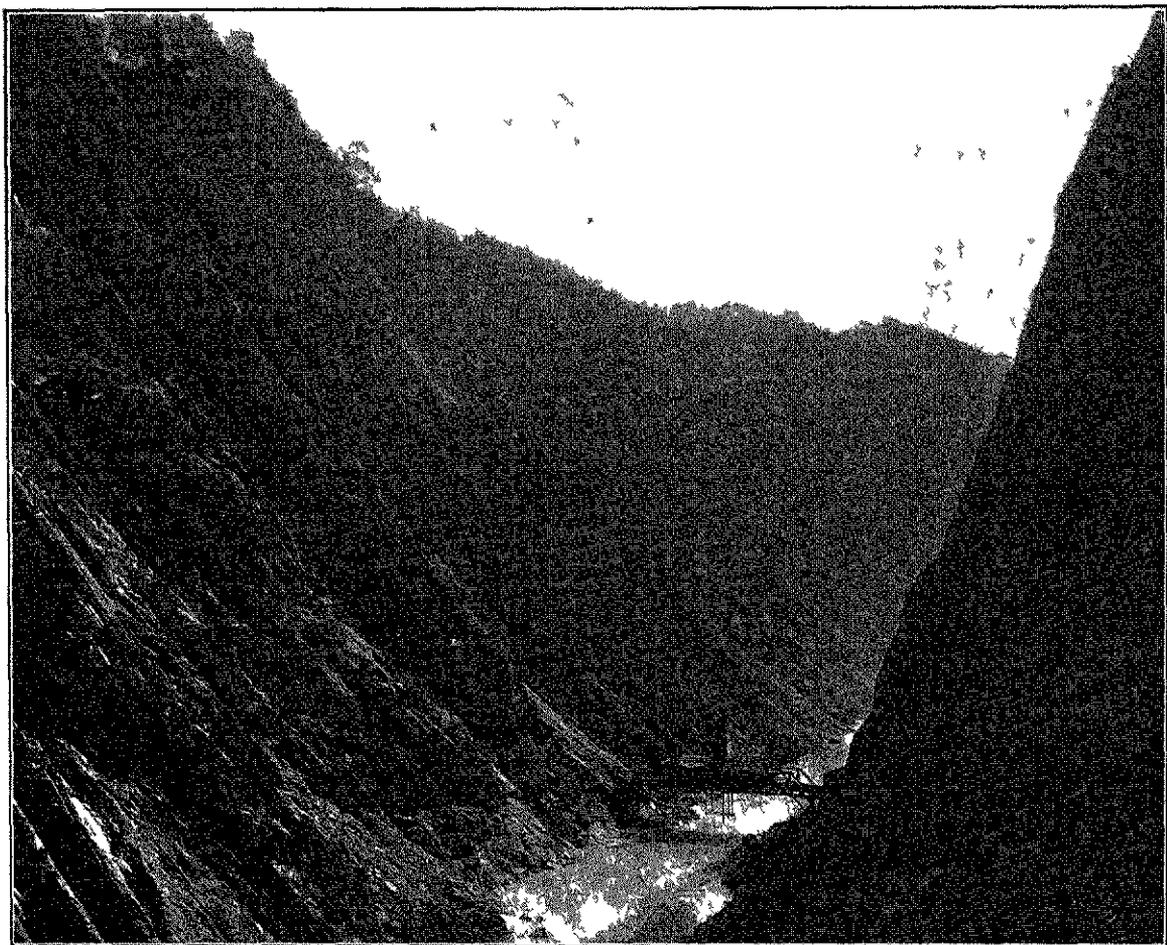


FIG 1 — La gorge du Drac avant les travaux (en regardant vers l'amont)

années à l'avance, une série d'usines hydroélectriques entrent en fonctionnement au moment où la consommation marque un arrêt ou une régression et elles contribuent lourdement à créer une surproduc-

à temps pour faire face aux accroissements des besoins des services publics et ceux-ci doivent alors recourir aux centrales thermiques dont les délais de construction sont beaucoup plus courts.

Pour obvier à ces graves conséquences d'une durée de construction plus longue que les possibilités de prévision des besoins, les travaux de la chute de Saint-Pierre ont été systématiquement séparés en deux étapes :

Première étape. — Établissement de la route d'ac-

Par contre, elle ne coûte que 10 % environ de l'ensemble des ouvrages.

Deuxième étape — Établissement du barrage et de l'usine (63 mètres de chute, 3 groupes de 33,000 KVA chacun).

Les délais d'exécution ne comportent plus d'aléas

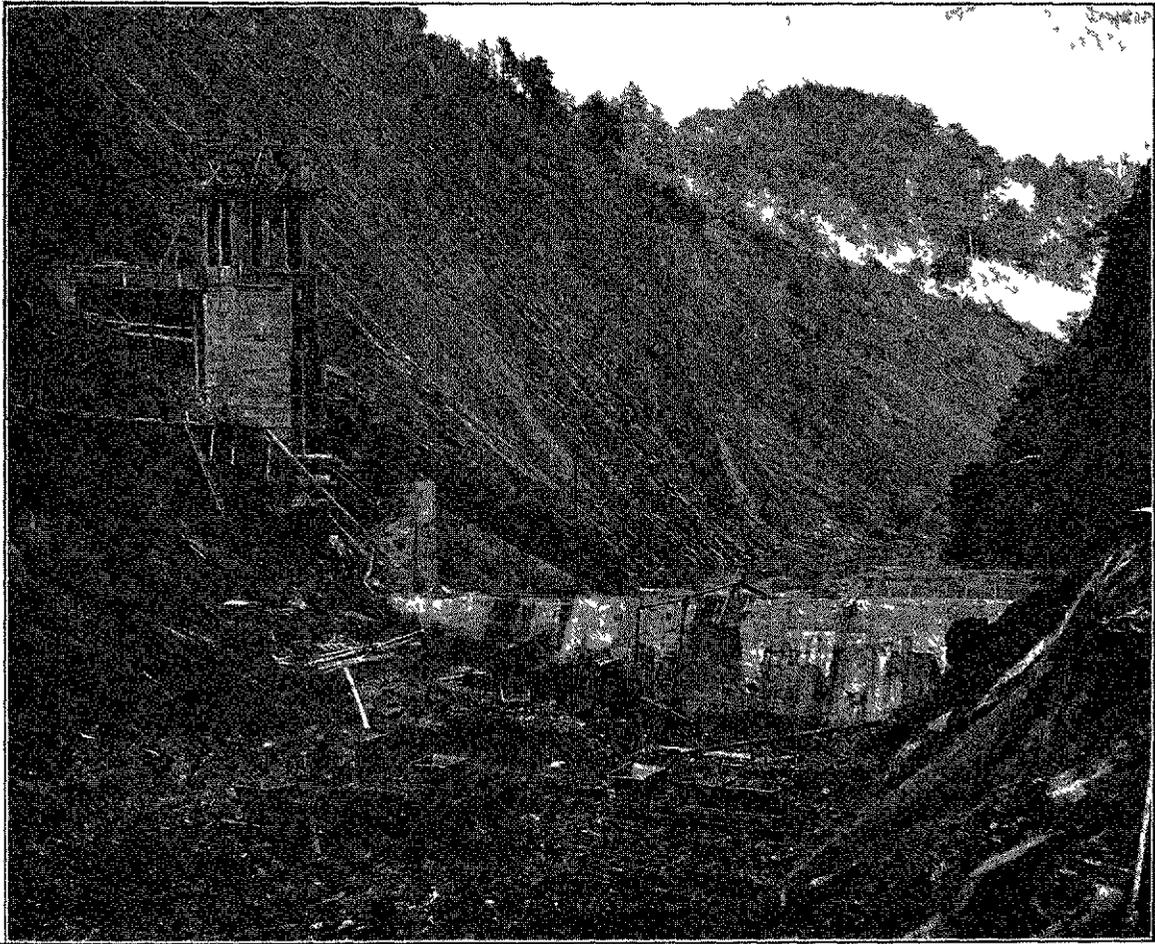


FIG. 2. — Les fouilles du batardeau à l'abri du prébatardeau.

cès, alimentation du chantier en énergie, construction de deux maisons, percement et mise en eau de la galerie de dérivation, construction du batardeau.

Cette première étape est nécessairement longue à exécuter, puisqu'elle correspond à un démarrage progressif du chantier; elle représente environ deux ans et demi de travail. Sa durée était d'ailleurs, *a priori*, aléatoire pour tous les travaux en rivière.

puisque le travail se fait dès le début à l'abri d'un batardeau et que le sol de fondation a été mis à nu. La durée de construction sera sensiblement la même que pour une usine thermique, soit deux ans. Un tel délai correspond à des possibilités de prévisions sérieuses de la marche de la consommation. Il doit donc être possible de déclencher les travaux en temps voulu pour que l'usine soit prête à livrer

l'énergie sensiblement dès que la surproduction sera résorbée et que de nouveaux moyens de production seront nécessaires.

Dans le cas actuel, cette première étape de travaux a présenté une utilité supplémentaires : le batardeau de Saint-Pierre permet, en effet, de réaliser une petite accumulation qui, en attendant la mise

en service de l'usine Saint-Pierre, sera utilisée pour compenser les éclusées journalières de l'usine du Sautet, située à 12 kilomètres à l'amont. A cet effet, la galerie de déviation de Saint-Pierre a été munie de vannes permettant de régler le débit restitué à l'aval.

P AILLRET

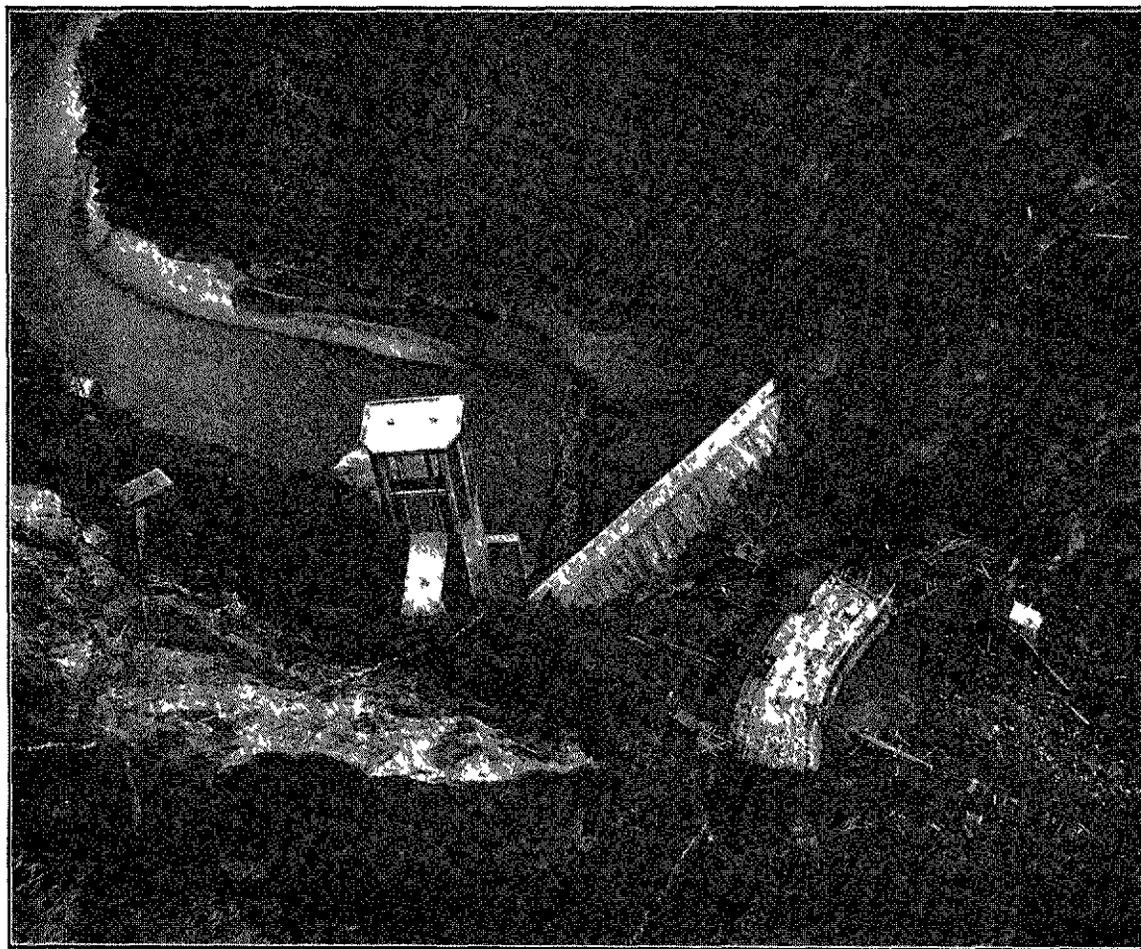
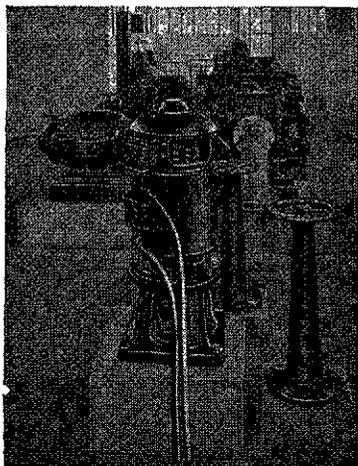


FIG. 3. — Le prébatardeau, le batardeau principal en cours de construction et la tour de manœuvre des vannes d'entrée de la galerie de déviation (vue prise d'en haut)



Station d'épuration de boues actives à Colombes (ville de Paris)
Salle des machines Groupes compresseurs type Roots.

Pompes rotatives "Intégrale"

Mazouts - Petroles - Hydrocarbures -
Huiles - Bitumes - Goudrons - Savons -
Sirops - Mèlasses.

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, éviers-vidoirs à chasse d'eau
Envoi gratuit de toute documentation.

POMPES ET COMPRESSEURS

BAUDOT HARDOLL

95-97, B^d de Port Royal, Paris XIV^e
Téléphone: Gobelins 88-31 à 88-35.



LA SOUDURE AUTOGENE FRANÇAISE

75, Quai d'ORSAY. 8, rue COGNACQ-JAY — PARIS (VII^e)

Téléph. Invalides 44-30 (8 lignes) Inter-Inv. 123

Magasins -- Ateliers : 29, rue CLAUDE-VELLEFAUX -- PARIS (X^e)

Téléph. : Botzaris 44-44 et 44-45

TOUT ce qui concerne

LA SOUDURE AUTOGENE ET L'OXYDECOUPAGE

Chalumeaux-soudeurs PICARD; découpeurs PYROCOPT;
Générateurs d'acétylène; Manodétendeurs

MACHINES AUTOMATIQUES D'OXYCOUPAGE

MÉTAUX D'APPORT CONTRÔLÉS

pour soudo-brasure: METAL-BROX

pour rechargements durs: SAF-LABOUR

LA SOUDURE ÉLECTRIQUE A L'ARC

Postes statiques — Génératrices

Groupes transformateurs rotatifs

MATERIEL ALSTHOM-SAF

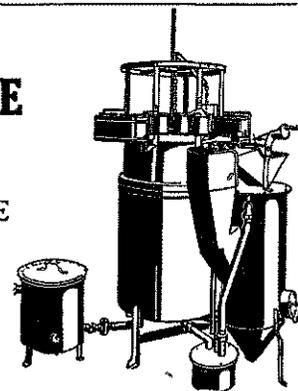
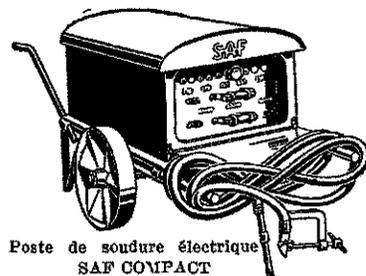
Machines automatiques pour travaux de grande série

ÉLECTRODES ENROBÉES POUR TOUS TRAVAUX, TOUS MÉTAUX

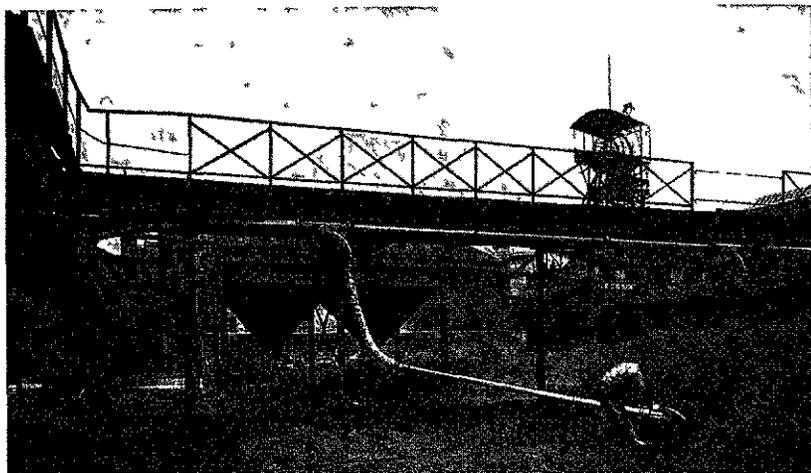
LA SOUDURE A L'HYDROGÈNE ATOMIQUE

Poste de soudure électrique
SAF COMPACT

Si un PROBLÈME de construction métallique vous EMBARRASSE, INTERROGEZ - NOUS



Générateur d'acétylène JAVAL



Aspiration de charbons du stock d'une mine

POURQUOI DES
TRANSPORTS PNEUMATIQUES
"MIAG"

Parce que ces installations, depuis la pompe à vide jusqu'à la tuyère pour la prise des matières, ne comprennent que des constructions résultant de nos expériences acquises à la suite de la fourniture d'un nombre considérable de transports pneumatiques.

Nous entreprenons également la modernisation d'anciennes installations.

Consultez-nous.

M I A G BRAUNSCHWEIG
J. MICHAELIS, PARIS, 10, Rue de Sèze
Tél. Opéra 83-64 et 83-65 Télég. : Jimichaelis, Paris

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

R C. Seine : 129.259

Capital 20 millions

223, rue Saint-Honoré — PARIS (1^{re})

MATÉRIEL ROULANT

DE CHEMIN DE FER

Voitures métalliques

Wagons spéciaux

CONTAINERS

RHONELLE
CONSTRUCTION ENTIEREMENT FRANÇAISE

MACHINES



POUR ROUTES
ET TERRASSEMENTS

ROULEAUX COMPRESSEURS, NIVELEUSES, PELLES
DECAPEUSES, TOMBREAUX 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



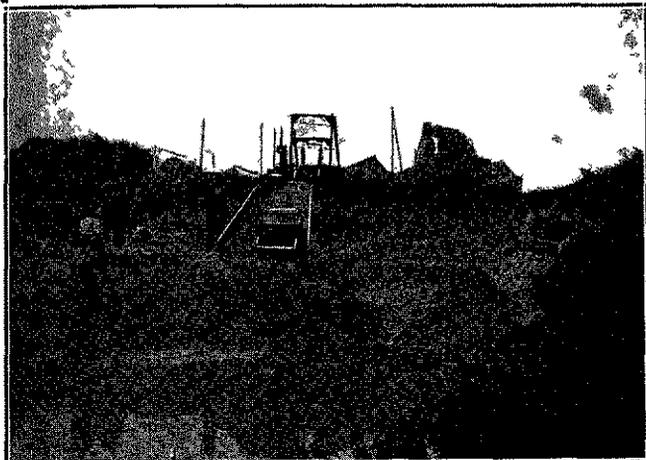
Curage d'un canal en tunnel par SCRAPER PIC ABO alimentant une benne

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

PIC (S. A.)

Boulevard de Strasbourg, Nogent-sur-Marne (Seine)
Tél. : Tremblay 04-43 (Réseau de Paris).

Manutention et traitement mécanique de tous produits.



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



ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
PLACHACIM-PARIS
Registre du Com Seine 46319

TÉLÉPHONE :

Botzaris : 86-00 (7 lignes groupées)
Inter-Botzaris 21 (6 lignes groupées)

Établissements
Poliet & Chausson

Capital 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
Lonquety
 le meilleur et le plus régulier

Société des Ciments Français, 80 Rue Taitbout Paris (9^{me})

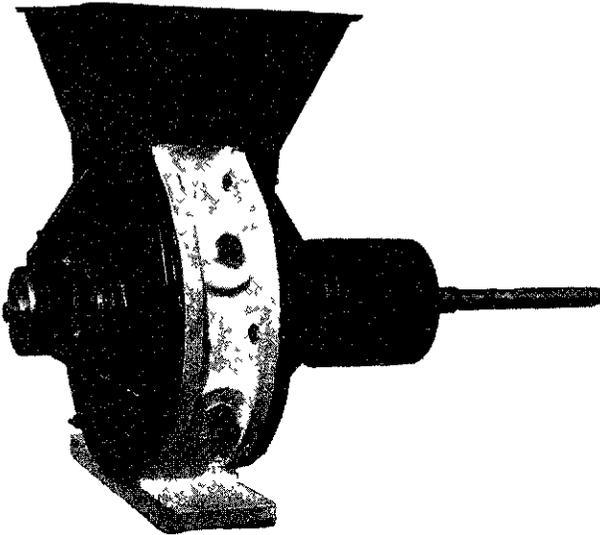
<p>VIADUC DU GARABIT</p> <p>BESSEMER Peinture Antirouille POUR tous Ouvrages d'Art</p>	<p>BESSERIT Peinture Bitumineuse POUR Ouvrages d'Art immergés</p>
<p>ÉMAIL SIGNALISATION Sur Goudron, Béton, Pierre.</p>	<p>BESSEMER SIGNALISATION pour bornes, panneaux</p>
<p>PEINTURES ET VERNIS 155, Faubourg Saint-Denis, PARIS</p> <p>ALFRED FREITAG</p> <p>Téléphone : NORD 62-10 & 62-11 Télégrammes : FREITAG-26-PARIS</p>	

ENTREPRISES ROBERT CORLAY

R C Seine 490-127

104, boulevard de Magenta -- PARIS (10^e)

Téléph NORD 48-05



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,

Telephone . 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)

Fontravo

Sté Études et Travaux de Fondation

108, Boul. Haussmann — Paris 8^e

“ toutes fondations en mauvais terrains ”

**PIEUX FONTRAVO — ÉTANCHEMENTS — INJECTIONS — PUIITS — GALERIES
CAISSONS AIR COMPRIMÉ — RÉPARATIONS ET CONSOLIDATIONS
SONDAGES**

Adr. Télégr. : FONTRAVO-PARIS

Tél. : EUROPE 61-75

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

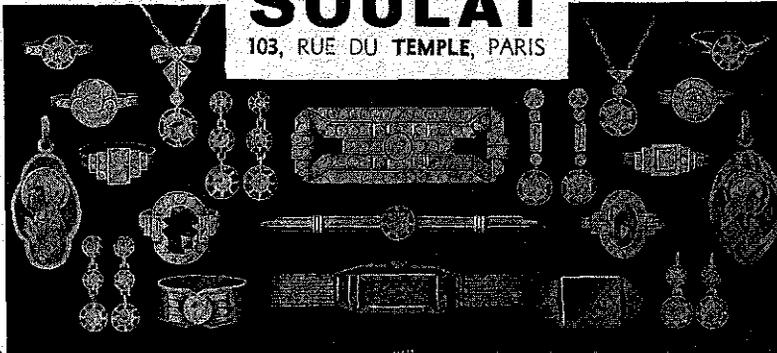
FABRIQUE FRANÇAISE DE BIJOUTERIE - JOAILLERIE - HORLOGERIE

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. Pendentiis. Pendants d'oreilles. Montres. Chaînes de montres. Colliers. Médailles. Orfèvrerie. Cadeaux de mariages. Transformations de tous bijoux. — Dessins et envois de choix sur demande.

SA 1^{re} ENTREPRISE
Capital 6 000 000 de francs
PARIS 20 RUE VEDIERE
LYON 63 AVENUE FELIX-FAURE

LIMOUSIN

LE PONT ALBERT LOUPPE
TEL. GALV. 38-06. 71-88 - R.C. SEINE : 122-319

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
.. BRISÉ-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.)

Ad. Tél. : 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)
Télégr. ROULOSACER-PARIS R.C. 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°
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
Paris

Téléphone :
Anjou 10-40 à 10-44
Inter-Anjou 247



BITAR

Produit antidérapant
ne ressuant pas
S'emploie sur toutes chaussées
goudronnées -- bitumées avec
excès -- asphalte comprimé --
béton bitumineux -- béton de
ciment -- pavés de bois.
Fabrication sur place avec le
goudron de l'Administration

ÉMULSIONS DE BITUME
toutes teneurs - tous emplois

BITARCOL pour améliorer le
goudron et activer le séchage

VIAFIX pour stabiliser le
goudron-filler et retarder le
vieillessement

-- GOUDRON FROID --

BITUME SPÉCIAL

Produit d'imperméabilisation
à haut pouvoir incorporant
Fabrication et mise en œuvre
par matériel à
grand rendement
avec gravillonnage mécanique

RÉPANDAGE DE TOUTS
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
SOUPLE - AMORTIT LES VIBRATIONS - INDÉFORMABLE

SOCIÉTÉ ANONYME
DE
TRAVAUX ROUTIERS
ET

d'Applications des Goudrons et Asphaltes

.TRAGA.

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

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

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

FONDATEMENTS 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

MATÉRIEL D'OCCASION POUR
 TRAVAUX PUBLICS

F. LE MÉE

16, Avenue Hoche -- PARIS

Carnot 36-42

ACHATS -- VENTES -- LOCATIONS
EXPERTISES -- LIQUIDATIONS

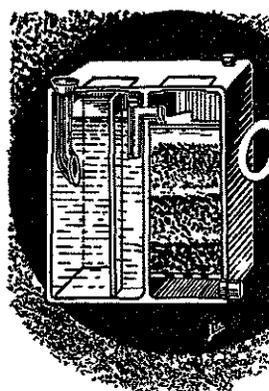
Un technicien -- Un spécialiste

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



assainir...

VOUS ÉVITEREZ
 LES MALODORANTES
 VIDANGES
 EN UTILISANT

SEPTICOS

la fosse septique moderne

QUI ASSURE UNE
 — ÉPURATION —
 COMPLÈTE
 DES MATIÈRES DE W. C.
 LE LIQUIDE ÉPURÉ
 SORTANT DU FILTRE
EST CLAIR
INCOLORE
INODORE

RENSEIGNEMENTS, DEVIS ET PROJETS
 GRATUITS SUR DEMANDE
SOCIÉTÉ FRANÇAISE
 D'ÉPURATION BIOLOGIQUE
 44, rue de Liabonne - PARIS — Laborde 04-00

PRO. PUBLICITE

ÉTABLISSEMENTS

DAVEY BICKFORD SMITH & C^{ie}

Explosifs de Mines

6, RUE STANISLAS GIRARDIN, ROUEN (S.-I.)



SIGNALISATION SUR ROUTES
LES PLOTS LUMINEUX
"REFLEX"

VISIBLES de JOUR et de NUIT
à tranche cylindrique verticale

SYSTÈME PAULET breveté S.G.D.G.
ont fait la preuve qu'ils **balisent parfaitement**
de jour et de nuit les

PASSAGES DANGEREUX
si nombreux sur les routes

ILS SONT

SIMPLES
INOXYDABLES
FACILES A POSER
INUSABLES
EXEMPTS D'ENTRETIEN
ÉCONOMIQUES

et donnent la plus entière satisfaction
à tous les **Ingénieurs qui les emploient**

A ce sujet, voir article de **M. COUDERT, ingénieur T.P.E.**,
paru dans la *Revue des Travaux Publics* de Mars-Avril
1932.

Echantillons, Notice, Photographies et références sur demande
à **M. A. PAULET, Ingénieur-Constructeur,**
à **LE CHAMBON-FEUGEROLLES (Loire) Tél. 100**

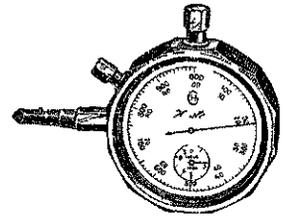
ZIVY & C^{IE}

29-31, R. de Naples
PARIS-8^e
Magasins :
72, R. du Rocher
T Laborde 16-70

TACHYMÈTRES
& TACHYGRAPHES

portatifs et stationnaires

COMPTEURS
-TOTALISATEURS-
CHRONOGRAPHES
-- CONTROLEURS --
DE RONDES



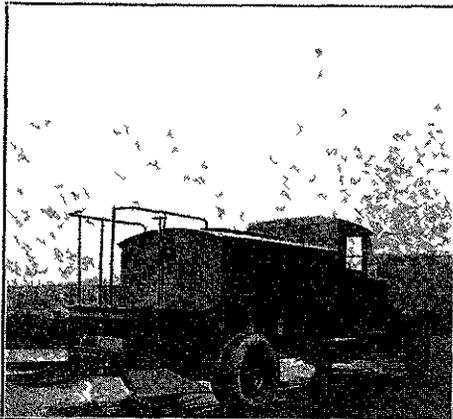
Compte-tours Universel
HASLER

INDICATEURS DE VITESSE à distance

LEROUX & GATINOIS

175, Rue du Faubourg-Poissonnière - PARIS (9^e)
Trudaine 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

Exigez
SUR VOTRE
MATÉRIEL ROUTIER
SUR VOS
INSTALLATIONS FIXES
LA
POMPE

MOUVEX

QUI POMPE
TOUT
MERVEILLEUSEMENT

NOTICES & RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE A
A. PETIT, Ing^e ECP 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

(AGREES 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
ORFÈVRE, COUVERTS et COUTEAUX
PENDULES et LUSTRES

PRIX INÉGALABLES

Plus de 400 Garnitures
de cheminées
en magasin

10% d'Escompte
à MM. les Sociétaires sur présentation
de la Carte à la Caisse



Terre végétale 0.10
Argile grise 0.50
Argile jaune 1.40
Vase noire 0.80
Argile blanchâtre 2.60
Gravier noir 1.40
Argile grise 2.20
Argile sableuse 0.50

Sondages

Confiez vos sondages
à la S^m des Pieux Franki.

Etant spécialiste en fondations,
elle est en mesure d'apprécier
comme il convient la nature des
différentes couches composant
le sous sol et de vous en indiquer
le degré de compressibilité.

Demandez prix et conditions
sans frais ni engagement
pour vous a

PIEUX FRANKI

un spécialiste pour vos fondations
54, Rue de Clichy - PARIS (9^e)
Téléphone :
TRINITÉ 01-21 (4 lignes)

SACOROUTE

77, rue Saint-Lazare
PARIS-IX^e

REVÊTEMENTS MODERNES

en BÉTONS ASPHALTIQUES BITULITHIC
SACOLITHE
SACOMAC

en TARMACADAMS appliqués à CHAUD
ou à FROID

en BÉTONS DE CIMENT

TOUS TRAVAUX INTÉRESSANT LA ROUTE

BIMOÏD

Société Anonyme, pour la Fabrication d'Emulsions 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 Bimoidrout-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, "Cut 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 Grues, 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 COLAS39, rue du Colisée -- PARIS (8^e)

Tél. Elysées 39-63 (4 lignes groupées)

BÉTON ARMÉTRAVAUX PUBLICS
OUVRAGES D'ART

ÉTABLISSEMENTS

BOUSSIRON

10, Boul des Batignolles, PARIS

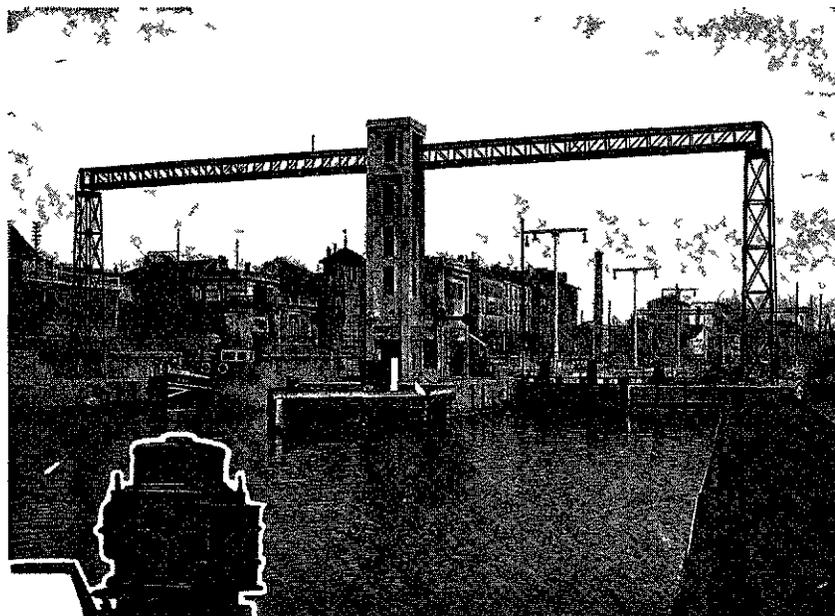
ÉTABLISSEMENTS
HILLAIRET

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

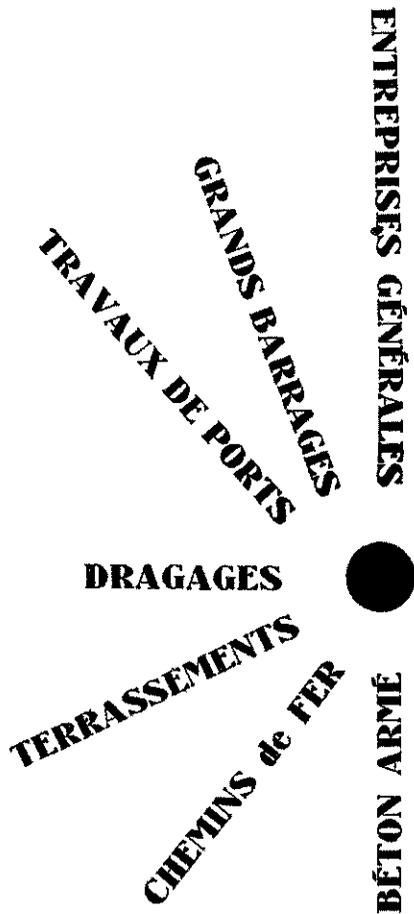
Commande individuelle ou **automatique**
 des portes, des vannes et des ventelles.

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

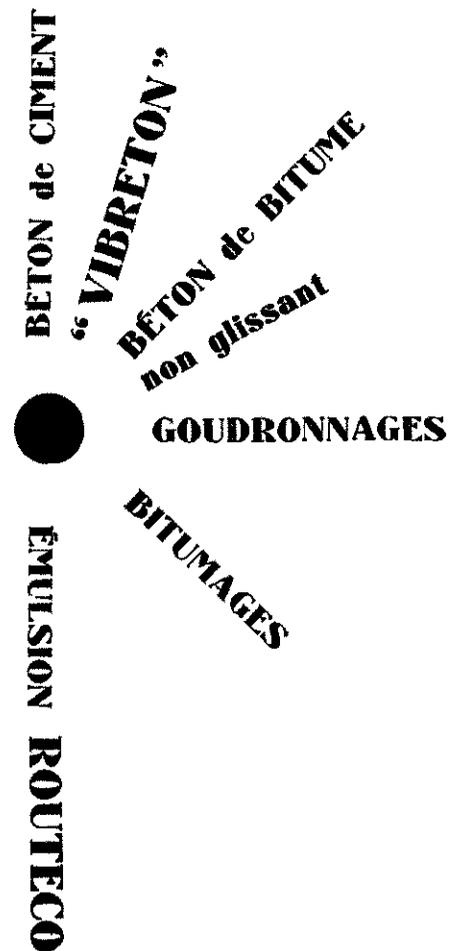


**FONDATIONS difficiles
par
rabattement de nappe
ou
pétrification du sol**

**39, rue Washington
PARIS**

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
des
ROUTES
ÉCONOMIQUES**

Capital 2 millions de francs



**39, rue Washington
PARIS**