

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS DES PONTS, CHAUSSEES ET CANALS

BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

SIÈGE SOCIAL  
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES  
2, BOULEVARD DES SAULX, PARIS

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

## SOMMAIRE

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ  
Séances des 8 Juin et 23 Juillet 1934

LETTRES DU PRÉSIDENT DU P.C.M. A M LE  
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Légion d'honneur.

Simplification des diverses règles de la comptabilité pu-  
blique.

REMISE DE LA LÉGION D'HONNEUR A L'ÉCOLE  
NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES.

NOTICES NECROLOGIQUES. MM. MAGNIER,  
BAILLY.

JURISPRUDENCE AU SUJET DES ALIGNEMENTS  
APPLIQUANT UN PLAN D'AMÉNAGEMENT  
URBAIN. — E. J.

LES ROUTES ET L'ADMINISTRATION DES PONTS  
ET CHAUSSEES EN 1787. — G. JOMIER

RETRAITES.

NOTES ET DOCUMENTS.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

Changements d'adresse.

Décès

Démissions.

Souscriptions perpétuelles

NOMINATIONS ET MUTATIONS.

LÉGION D'HONNEUR

QUESTIONS ÉCRITES.

MODIFICATIONS DANS LA COMPOSITION DES  
COMMISSIONS, COMITÉS, CONSEILS, etc.

MODIFICATIONS DANS LA RÉPARTITION DES  
SERVICES

PAGE RÉCRÉATIVE

ADJUDICATIONS.

CHRONIQUE DES TRAVAUX

Consolidation et élargissement du Pont-Canal sur la  
Saulx, à Vitry-le-François — G. SOLER.

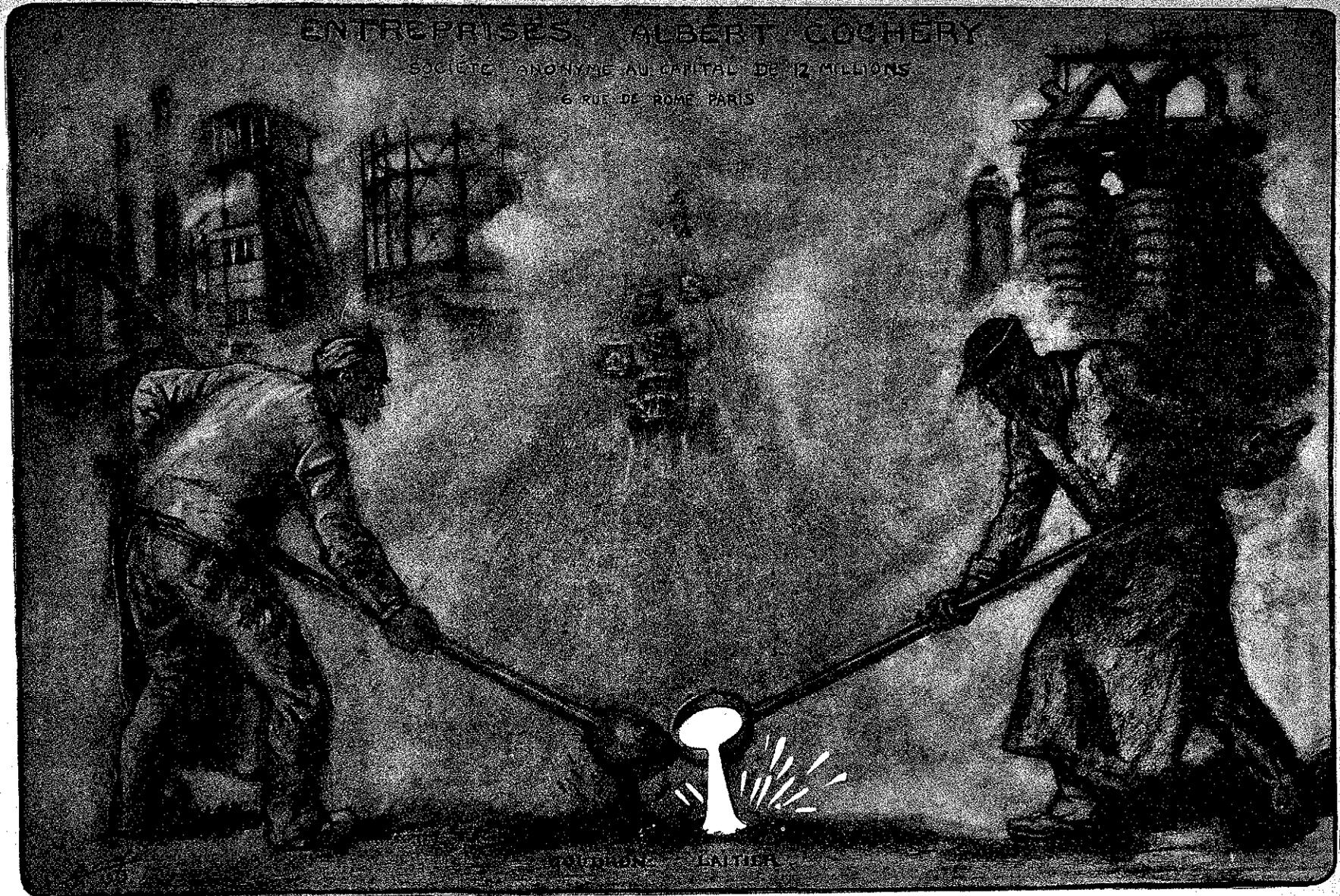
ESSAIS DE MATÉRIAUX

Un nouveau procédé pour l'essai des métaux et le con-  
trôle de leur aptitude à la corrosion — Marcel PROI.

ENTREPRISES ALBERT COCHERY

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 12 MILLIONS

16 RUE DE BOME 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

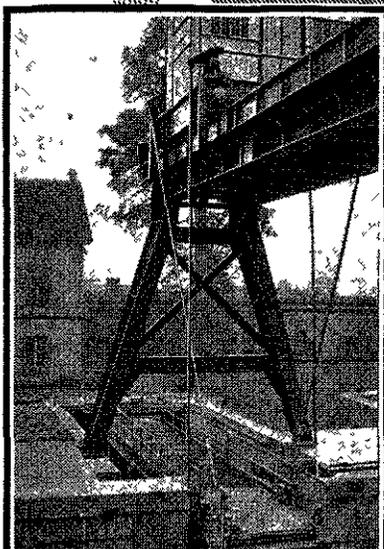
USINES

Livourne -- Copenhague

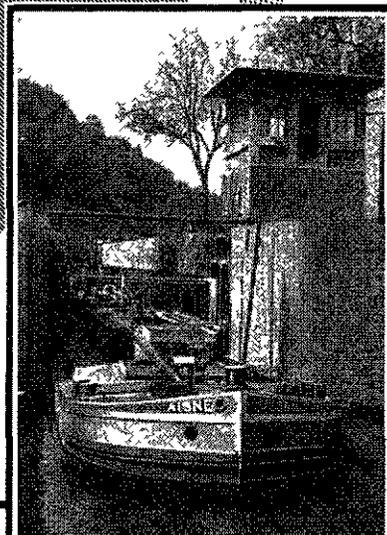
Montréal -- Vancouver

# L'ÉLECTRIFICATION DES ÉCLUSES

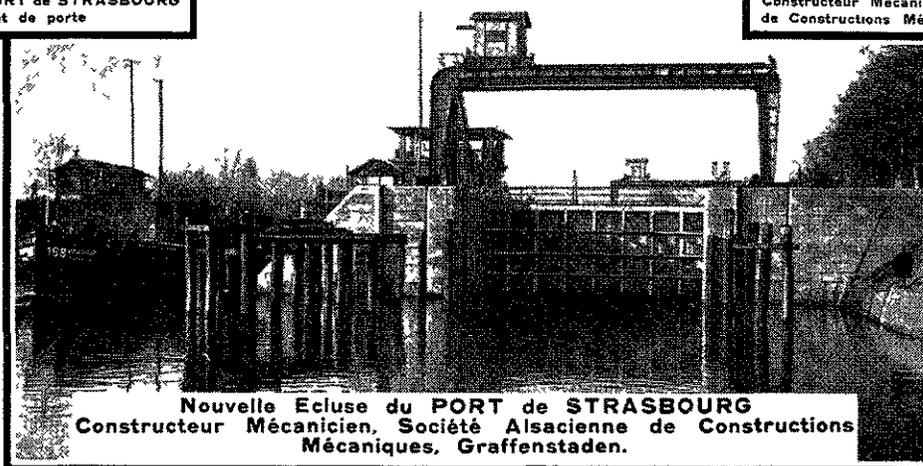
ASSURE LA  
RAPIDITÉ DES  
MANŒUVRES  
ET AUGMENTE  
LE DÉBIT DE  
LA VOIE  
FLUVIALE



Nouvelle Ecluse du PORT de STRASBOURG  
Mouvement de porte



Ecluse de LIVERDUN  
Constructeur Mécanicien, Société Alsacienne  
de Constructions Mécaniques, Graffenstaden



Nouvelle Ecluse du PORT de STRASBOURG  
Constructeur Mécanicien, Société Alsacienne de Constructions  
Mécaniques, Graffenstaden.

**FACILITÉ DE COMMANDE  
CONTROLE - SÉCURITÉ  
FONCTIONNEMENT AUTOMATIQUE  
OU SEMI-AUTOMATIQUE  
TOUTE ÉTUDE SUR DEMANDE**

# ALS·THOM

38, AVENUE KLÉBER, PARIS-XVI<sup>E</sup>



**1300**  
**tonnes**  
**par an**  
**15 USINES**

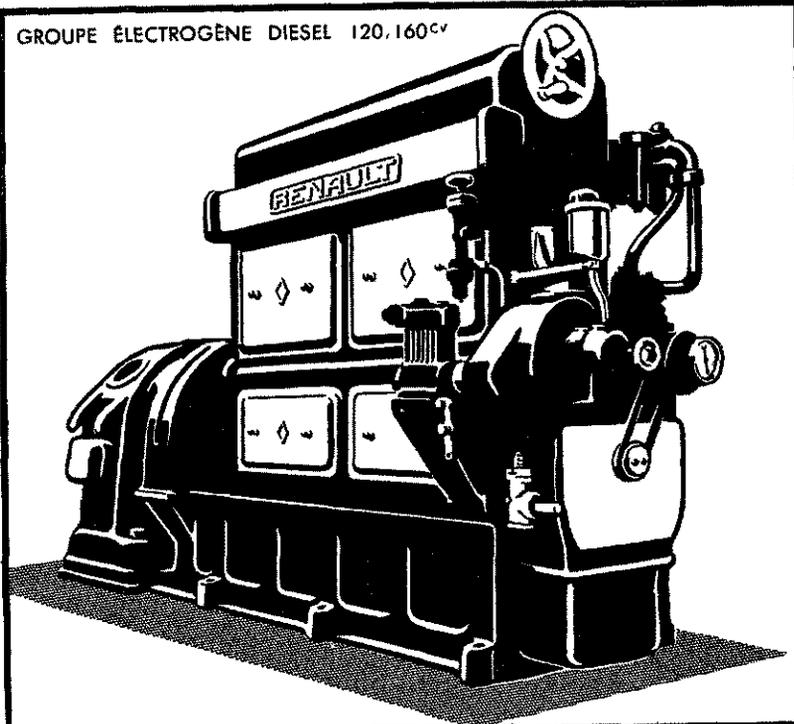
SUPERCIMENT LAFARGE  
 CIMENT ARTIFICIEL  
 SUPERBLANC LAFARGE  
 CIMENT EXTRA-BLANC  
 FONDU LAFARGE  
 CIMENT DE LAITIER  
 CHAUX LAFARGE

**CHAUX &  
 CEMENTS**

**DE LAFARGE & DU TEIL**

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

GRUPE ÉLECTROGÈNE DIESEL 120.160CV



# MOTEURS HUILE LOURDE 6 A 500<sup>CV</sup>

DEVIS SUR DEMANDE  
AUX  
USINES RENAULT  
BILLANCOURT - SEINE

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

# RENAULT

# 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<sup>e</sup>)

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.<sup>1</sup>)

**L'Electricien.** *Revue bimensuelle.*

Abonnement : France..... 55 fr.  
Etranger..... 95 fr. (83 fr.<sup>1</sup>)

**La Vie Automobile.** *Revue bimensuelle.*

Abonnement : France..... 84 fr.  
Etranger..... 150 fr. (130 fr.<sup>1</sup>)

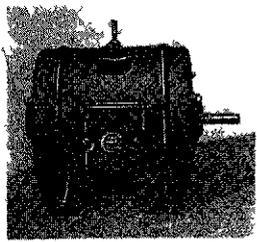
**La Revue générale des Chemins de fer.** *Mensuelle.*

Abonnement : France..... 120 fr.  
Etranger..... 160 fr. (145 fr.<sup>1</sup>)

**Les Annales des Mines.** *Revue mensuelle.*

Abonnement : Paris..... 130 fr.  
Départements..... 140 fr.  
Etranger..... 170 fr. (160 fr.<sup>1</sup>)

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



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

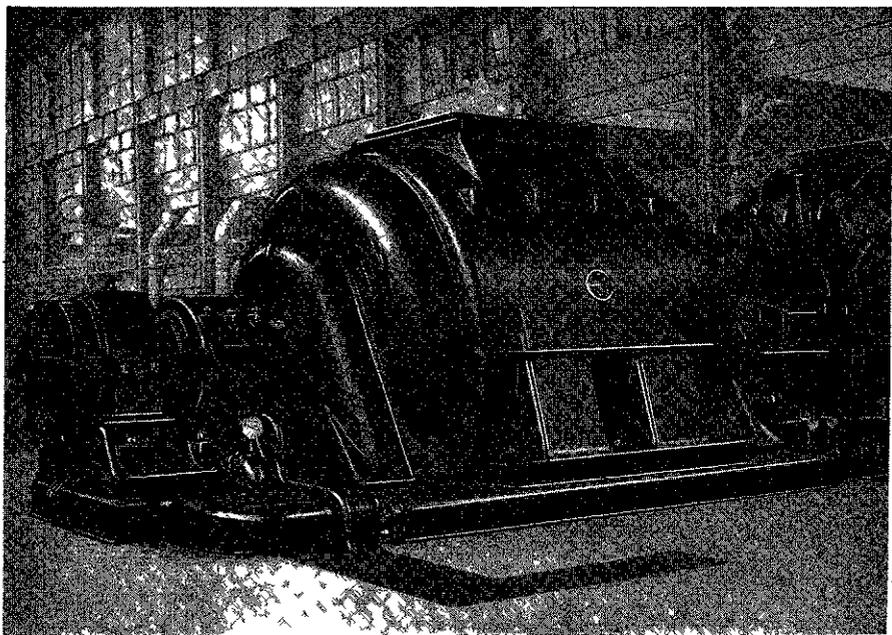
75, BOULEVARD HAUSSMANN PARIS (8<sup>ME</sup>)  
DIRECTION GENERALE A JEUMONT (NORD)



construisent

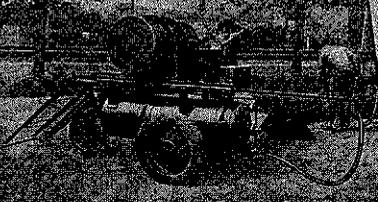
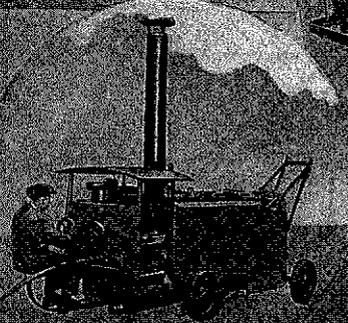
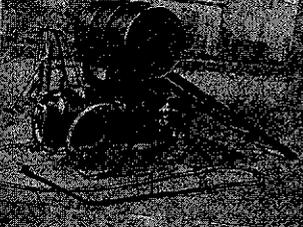
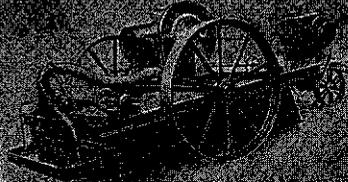
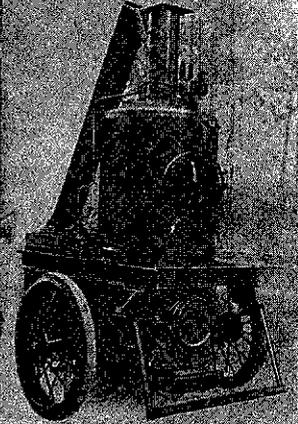
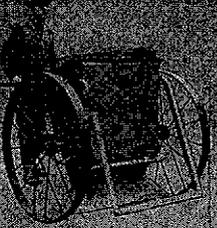
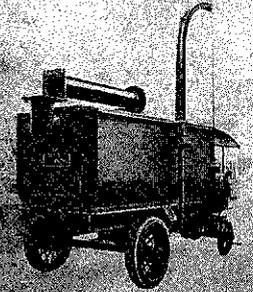
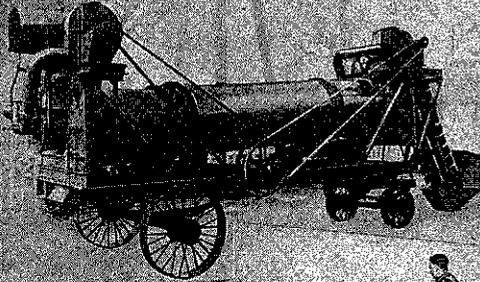
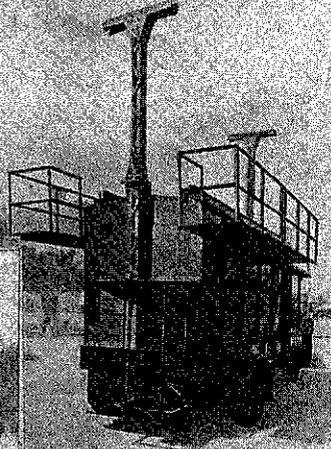
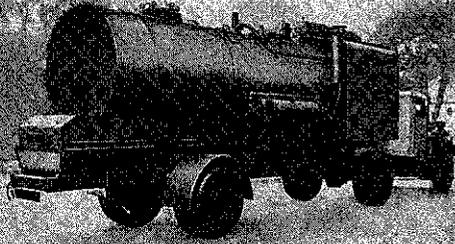
- Machines tournantes - Câbles et Fils
- Appareillage gros et petit - Turbines
- Barrages - Vannes
- Appareils de levage - etc... etc...

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



# *Ermont*

CHAUDRONNERIE ET ATELIERS DE CONSTRUCTION D'ERMONT  
78, RUE DE LA REPUBLIQUE ERMONT (SEINE-ET-OISE)



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE  
DES INGÉNIEURS DES PONTS, CHAUSSEES ET CANALS

BULLETIN  
DU

**P.C.M.**

SIÈGE SOCIAL  
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES  
2, BOULEVARD DES SAULX, PARIS

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

## SOMMAIRE

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ  
Séances des 8 Juin et 23 Juillet 1934

LETTRES DU PRÉSIDENT DU P.C.M. A M LE  
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Légion d'honneur.

Simplification des diverses règles de la comptabilité pu-  
blique.

REMISE DE LA LÉGION D'HONNEUR A L'ÉCOLE  
NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES.

NOTICES NECROLOGIQUES. MM. MAGNIER,  
BAILLY.

JURISPRUDENCE AU SUJET DES ALIGNEMENTS  
APPLIQUANT UN PLAN D'AMÉNAGEMENT  
URBAIN. — E. J.

LES ROUTES ET L'ADMINISTRATION DES PONTS  
ET CHAUSSEES EN 1787. — G. JOMIER

RETRAITES.

NOTES ET DOCUMENTS.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

Changements d'adresse.

Décès

Démissions.

Souscriptions perpétuelles

NOMINATIONS ET MUTATIONS.

LÉGION D'HONNEUR

QUESTIONS ÉCRITES.

MODIFICATIONS DANS LA COMPOSITION DES  
COMMISSIONS, COMITÉS, CONSEILS, etc.

MODIFICATIONS DANS LA RÉPARTITION DES  
SERVICES

PAGE RÉCRÉATIVE

ADJUDICATIONS.

CHRONIQUE DES TRAVAUX

Consolidation et élargissement du Pont-Canal sur la  
Saulx, à Vitry-le-François — G. SOLER.

ESSAIS DE MATÉRIAUX

Un nouveau procédé pour l'essai des métaux et le con-  
trôle de leur aptitude à la corrosion — Marcel PROI.

# 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<sup>IE</sup>

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 Hale Coq

VERSAILLES, 9, Rue Porte de Buc.

VAUJOURS, Route de Meaux

MAISONS-LAFFITTE, 3, Rue de Paris

**DIRECTION COMMERCIALE**

PARIS — 82, RUE SAINT-LAZARE

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



# PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

## Procès-verbal de la réunion du 8 juin 1934

*Présents :* MM. **Joyant, Leroux, Schwartz, Deymié, Noël, Renaud, Hupner, Crescent, Geny, de Rouville, Ninck, Ludinart, Méchin, Prot, Weil, Augustin, Tarnier, Gaspard, Ricard, Bisch, Buisson.**

Il est donné lecture du procès-verbal de la séance du 14 mai qui est adopté.

M. **le Président** propose de fixer immédiatement la date de la séance suivante; elle aura lieu le lundi 23 juillet 1934.

Sur la proposition de M. Joyant, le Comité désigne M. **Crescent**, Ingénieur en chef à Toulouse, pour présider la délégation du P.C.M. qui fera le voyage d'Ecosse et d'Irlande et pour prendre la parole en son nom.

M. **Joyant** rend compte des manifestations diverses auxquelles il a assisté et où le P.C.M. a été représenté. Il a assisté le 2 juin au banquet des Ingénieurs T.P.E. (mines) sous la présidence de M. **Galliot**, banquet donné pour commémorer le cinquantenaire de l'Association de ces Ingénieurs.

Le 5 juin une délégation du bureau comprenant MM. **Joyant, Le Roux, Weill**, a assisté au banquet du Syndicat des Ingénieurs T.P.E. donné à l'occasion du Congrès annuel de ce syndicat. A ce banquet, des allocutions très cordiales, tendant à une bonne entente entre le P.C.M. et le syndicat, ont été échangées.

Le 15 juin, M. **Joyant** a également assisté au banquet du Syndicat des adjoints techniques, petite réunion très sympathique, où l'on s'est également félicité de l'entente existant entre les divers groupements des Travaux Publics.

Une tournée d'Ingénieurs britanniques des Ports et des Chemins de fer visitera les chemins de fer et ports français du 24 au 30 juin. Cette tournée est organisée par l'Alliance Française, les grands réseaux de chemins de fer français et l'Association des grands ports français. Le P.C.M. s'est mis en relation avec les organisateurs de cette tournée et participera à la réception des Ingénieurs britanniques. Il offrira, le 25 juin, un thé sur le bateau qui doit les conduire de Duclair à Rouen, puis le 26 juin, un déjeuner auquel tous les camarades qui désireront y participer, sont priés de se faire inscrire.

M. **Joyant** rappelle que le 30 juin aura lieu la cérémonie de la remise de la croix de la Légion d'honneur à l'École des Ponts et Chaussées, la cérémonie sera suivie d'un banquet organisé par le P.C.M. con-

jointement avec l'Association des Ingénieurs anciens élèves de l'École des Ponts et Chaussées. Une circulaire relative à cette remise de croix a paru dans le Bulletin du P.C.M. de juin.

Enfin, M. **Joyant** signale que du 1<sup>er</sup> au 5 juin a eu lieu à Bordeaux le 1<sup>er</sup> Congrès d'Urbanistes auquel ont assisté non seulement des architectes éminents, mais encore des représentants du corps des Ponts et Chaussées. Le ministère des Travaux Publics était représenté officiellement par M. **Philippe**, Inspecteur général et par M. **Lefébure**, Ingénieur en chef.

M. **Joyant** souligne la cordialité des rapports qui s'est affirmée à cette occasion entre les architectes urbanistes et les ingénieurs.

### *Application des décrets-lois.*

M. **le Président** rappelle les conditions dans lesquelles ont été appliqués dans l'administration des Travaux Publics les décrets-lois d'économie. Les mises à la retraite touchent, en principe, les inspecteurs généraux ayant au moins 65 ans, les Ingénieurs en chef de 60 ans, les Ingénieurs ordinaires de 58 ans. Mais on maintient parmi ceux-ci les fonctionnaires ayant des charges de famille, notamment des enfants encore mineurs.

M. **Joyant** signale à ce propos que les répercussions de ces mesures sur l'avancement des jeunes ingénieurs ne seront en aucune façon favorables, en raison des suppressions de postes et de l'absence de toute mise à la retraite à prévoir pour une longue suite d'années. En outre, il y a de nombreuses rentrées d'Ingénieurs remis à la disposition de l'administration par les colonies et pays de protectorats, par mesures d'économie.

### *Indemnités.*

M. **Joyant** a eu l'occasion de parler avec la direction du personnel, de la situation créée par la mise en sommeil de la Commission des Economies. Le ministère des Travaux Publics aura sans doute à reprendre très prochainement avec le ministère des Finances la question des abattements à faire subir aux indemnités. On arrivera sans doute à une solution simple comportant un abattement moyen sur les crédits d'indemnités inscrits au budget, de même ordre que celui pratiqué par des décisions de la Commission des Economies dans des cas analogues. On laisserait de côté pour le moment la réforme du régime des indemnités.

M. **Joyant** a insisté très vivement pour qu'il soit tenu compte dans ces propositions du fait que les

indemnités de l'article 2 ont déjà été frappées comme traitements et qu'il serait contraire, non seulement à l'équité, mais encore aux engagements pris par le Gouvernement, de les frapper à nouveau et de réduire les crédits afférents sans tenir compte de l'abattement qu'elles ont déjà subi.

*Indemnités départementales et communales.*

D'après les renseignements recueillis par M. **Joyant**, le ministre des Finances prépare actuellement les textes relatifs à la Commission prévue par le décret sur le cumul et les indemnités pour régler l'application de ce décret. Il y aurait pour reviser le régime des indemnités, une Commission comportant un noyau permanent et unique pour tous les ministères. Ce noyau serait présidé par un membre du Conseil d'Etat et comprendrait des membres du Conseil d'Etat, de la Cour des Comptes, de l'Inspection des Finances et une haute personnalité prise dans l'enseignement supérieur, car la question des cumuls et indemnités des professeurs de faculté préoccupe spécialement le Gouvernement. Aux membres permanents seraient adjoints, avec voix délibérative, des représentants des divers ministères pour les questions concernant ceux-ci.

Il semble que cette Commission présente, par sa composition, de meilleures garanties de compréhension et d'équité que le Comité supérieur des économies, dont les vues théoriques ont amené d'ailleurs des réactions très nettes de parlementaires, notamment en ce qui concerne la mainmise de l'Etat sur les indemnités des départements et communes.

M. **le Président** signale que la direction du personnel a été amenée, en revisant les résultats de son enquête, à rectifier le chiffre moyen d'indemnités touché par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Ce chiffre serait de 30.400 francs en moyenne par tête d'ingénieur.

*Indemnités de contrôle de distribution d'énergie électrique.*

M. **Crescent** rend compte d'une enquête au sujet des conditions dans lesquelles s'exerce actuellement le contrôle de distribution d'énergie électrique. Il compte résumer ses conclusions dans un rapport qu'il enverra à M. Leroux avant son départ en tournée.

*Réformes administratives.*

a) *Voirie routière.*

M. **Tarnier** a préparé un projet de décret en vue de l'unification des voiries nationales, départementales et communales. Ce projet est annexé au présent compte-rendu. Il y aurait lieu de le transformer en projet de loi en vue de son examen par le Parlement.

b) *Conversation avec le Génie rural.*

M. **Joyant** rappelle le sens des conversations engagées avec le Génie rural sur une répartition des ser-

vices; un exposé en est fait dans le compte-rendu de la séance du Comité du 14 mai, paru au bulletin P.C.M. de juin.

Certains camarades ayant présenté des objections, il serait nécessaire que les délégués de groupes aient prochainement des réunions régionales avec leurs camarades pour discuter la question, et apporter au prochain comité l'opinion de leurs commettants. Le Comité pourra alors discuter à fond cette question.

Une note sera envoyée aux délégués de groupes pour que la consultation soit faite dans le plus bref délai possible.

*Pourvoi relatif à la nomination de M. Gaspard.*

M. **Joyant** fait connaître au Comité que le pourvoi formé devant le Conseil d'Etat à l'occasion de la nomination de M. **Gaspard** au poste d'Ingénieur en chef de la navigation de la Seine, alors que la vacance de ce poste n'était pas encore confirmée, doit être jugé prochainement.

L'Ingénieur en chef qui pouvait s'estimer lésé par cette mesure ayant depuis reçu satisfaction, M. **Joyant** demande au Comité s'il y a lieu de poursuivre l'affaire.

Le Comité considère que le pourvoi ne pose aucune question de principe de caractère général, ne présente plus aucun intérêt d'actualité, et pourrait être considéré comme une mesure désagréable envers un camarade très qualifié pour occuper le poste où il a été appelé. Le Comité décide, en conséquence, qu'il y a lieu de retirer le pourvoi. M. **Deymié** est chargé de faire connaître cette décision à l'avocat de l'Association.

La séance est levée à 17 heures.

*Le Secrétaire.*

A. MAYER.

*Le Président*

JOYANT

**Projet de décret réalisant l'unification des services chargés des voiries nationales, départementales et communales.**

*(Annexe au procès-verbal de la réunion du 8 juin.)*

Le développement prodigieux de la circulation automobile au cours des trente dernières années a augmenté considérablement le rayon d'action des véhicules routiers et par suite, l'intensité du trafic intercantonal et intercommunal.

Il en est résulté dans les budgets routiers des départements et des communes de graves perturbations auxquelles les mesures décidées par les articles 146 et 147 de la loi de finances du 16 avril 1930 n'ont remédié qu'incomplètement.

D'autre part, les méthodes de construction et d'entretien des chaussées sont devenues d'une technicité plus complexe qui rend plus difficile et plus lourde

la gestion des voiries départementales et communales par les administrateurs locaux.

Au moment où les circonstances économiques obligent la nation à réaliser dans ses services publics toutes les économies possibles, la fusion des services techniques chargés des diverses voiries nationales, départementales et communales, apparaît comme particulièrement opportune.

Tel est l'objet du projet de décret ci-après dont les dispositions se trouvent d'ailleurs déjà en grande partie réalisées dans plus de la moitié des départements.

### PROJET DE DECRET

*Article 1<sup>er</sup>.* — L'article 146 de la loi de Finances du 16 avril 1930 est complété comme suit :

« A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1935, les routes départementales, les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun seront fondus en une seule catégorie de voies dénommées « chemins départementaux » et incorporés au domaine public départemental.

« Sont applicables aux chemins départementaux :

« a) les dispositions des articles 44 et 46 (§ 6, 7, 8) de la loi du 10 août 1871, sauf en ce qui concerne le libre choix des services chargés des travaux ;

« b) les dispositions des articles 14 à 22 inclus de la loi du 21 mai 1836, modifiée par l'art. 86 de la loi du 10 août 1871 ;

« c) les dispositions du 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 147 de la loi du 16 avril 1930 ;

« d) les dispositions de la loi du 12 mars 1880.

« L'administration des chemins départementaux est exercée par le Préfet, agissant au nom du département et sous l'autorité du ministre de l'Intérieur. »

*Article 2.* — A partir de cette même date, la ges-

tion des chemins départementaux sera assurée, pour le compte des départements, par le Service des Ponts et Chaussées avec le concours des fonctionnaires du service vicinal en activité de service ; il en sera de même de la gestion pour le compte des communes et sous l'autorité des maires des chemins vicinaux ordinaires et des chemins ruraux.

*Article 3.* — Un projet d'organisation des nouveaux services fusionnés sera établi à cet effet dans chaque département avant le 1<sup>er</sup> octobre 1934, et soumis pour avis au Conseil Général, au cours de sa seconde session ordinaire.

Ce projet sera établi avec la préoccupation de réaliser progressivement toutes les compressions possibles, tant dans le nombre des emplois que dans celui des locaux et installations de toute nature affectés à la direction ou à l'exécution des travaux.

Il devra également préciser les bases de répartition entre l'Etat, les départements et les communes des dépenses correspondant aux frais généraux de la nouvelle organisation, c'est-à-dire rémunération et charges de retraites du personnel, entretien, loyer ou consommations diverses afférents aux locaux, installations et matériel employés à l'exécution ou à la direction des travaux.

Ce projet sera, pour chaque département, approuvé par arrêté interministériel des Finances, de l'Intérieur et des Travaux Publics.

En cas de désaccord, il sera statué par décret en Conseil d'Etat.

*Article 4.* — Sont abrogées toutes dispositions contraires à celle du présent décret qui sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux prescriptions de l'article 36 de la loi du 28 février 1934.

*Article 5.* — Les ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal Officiel*.

---

### Procès-verbal de la réunion du 23 juillet 1934

*Présents :* MM. Joyant, de Berc, Colson, Renaud, Renault, Gény, Hupner, Tarnier, Ninck, Bisch, Ricard, Weil, Mayer, Schwartz, Deymié, Méchin.

*Excusés :* MM. de Rouville, Prot, Buisson, Le Roux, Villevieille, Ludinart.

La date de la prochaine séance est fixée au lundi 8 octobre.

M. le président donne lecture d'une lettre de M. Malterre, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, par laquelle celui-ci donne sa démission de membre de l'Association.

M. le Président rend compte des réunions qui ont eu lieu à l'occasion de la réception des Ingénieurs britanniques et auxquelles le P. C. M. a participé.

M. Crescent rend compte rapidement du voyage du P. C. M. en Ecosse et en Irlande qui s'est déroulé à la plus grande satisfaction de tous les participants.

M. le Président fait connaître que la Fédération des Travaux Publics d'une part, le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. d'autre part, ont fait part à l'Association de la composition des bureaux que ces deux groupements ont nommés pour 1934-1935.

M. **Joyant** donne lecture de la lettre de la Fédération des Travaux Publics et de la réponse qu'il lui a adressée. (Voir le texte ci annexé).

M. **le Président** signale au Comité l'arrêté ministériel du 5 juillet 1934 par lequel est supprimée la dispense d'examen d'aptitude au contrôle des voies ferrées d'intérêt local, qui avait été accordée aux Ingénieurs du Service Vicinal par un arrêté du 23 janvier 1932.

Cet arrêté donne satisfaction à la demande présentée par le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. qui avait été appuyée par le P. C. M.

M. **le Président** fait connaître au Comité qu'il se propose d'écrire au Ministre au sujet du nouveau contrôle des dépenses engagées organisé dans les départements. Il a eu l'occasion au Maroc de voir fonctionner ce contrôle et en connaît tous les inconvénients.

Le projet de lettre préparé par M. **Joyant** et approuvé par le Comité sera envoyé au Ministre (1).

#### *Légion d'Honneur.*

M. **Joyant** adresse ses félicitations à MM. les Inspecteurs Généraux **de Berc** et **Suquet** nommés Commandeurs de la Légion d'Honneur ; à MM. **Aubry**, **Ourson**, **Bouloche**, **Boutet**, **Thiberge**, nommés officiers, ainsi qu'aux autres membres du P. C. M. figurant dans la dernière promotion des Travaux Publics.

M. **Joyant** donne lecture de la lettre qu'il a préparée et qui sera adressée au Ministre des Travaux Publics pour le remercier d'avoir compris dans la dernière promotion de la Légion d'Honneur un nombre de fonctionnaires plus grand que dans les promotions précédentes (1).

#### *Régime des indemnités.*

M. **le Président** signale que rien n'est changé provisoirement au régime des indemnités ; la Commission qui devait être constituée n'a pas encore été nommée, il convient, en l'espèce, pour le P. C. M., d'attendre d'avoir connaissance des projets envisagés. Rien n'est changé non plus au régime des indemnités départementales.

#### *Conversation avec le Génie Rural.*

Monsieur **le Président** expose l'état des conversations qu'il a eues avec les représentants du Corps du Génie Rural. Il apparaît au Comité qu'il serait prématuré de rechercher une nouvelle répartition des attributions entre ce Service et le Corps des Ponts et Chaussées, aussi longtemps tout au moins que l'on n'est pas fixé sur le sort qui pourrait être réservé aux projets de réorganisation administrative actuel-

lement à l'étude, en particulier au Ministère de la Santé Publique, et sur l'incidence que ces projets pourraient avoir sur le Corps des Ponts et Chaussées.

La séance est levée à 17 heures.

*Le Secrétaire :*  
A. MAYER

*Le Président :*  
G. JOYANT.

### **Annexe au Procès-Verbal de la réunion du 23 juillet 1934**

Le Secrétaire Général de la *Fédération des Travaux Publics*, à Monsieur JOYANT, Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, 45, boulevard d'Inkermann, à Neuilly-sur-Seine (Seine).

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Congrès du 16 juin dernier de la *Fédération des Travaux Publics* a constitué comme suit le Bureau de la Fédération :

*Secrétaire Général :* M. BERNARD, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat, 22, rue Pasteur, à Epernay (Marne).

*Secrétaires Généraux-Adjoints :* MM. BENZIMBRA, Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat, 26, Avenue de l'Est, à Saint-Maur (Seine).

LEPROUT, Ingénieur du Service Vicinal, à Duclair (Seine-Inférieure).

NIGRON, Ingénieur du Service Vicinal, à Fère-en-Tardenois (Aisne).

RIGAILL, Adjoint Technique des Ponts et Chaussées, 27, rue d'Alsace, à Paris (10<sup>e</sup>).

*Trésorier :* M. GRENAPIN, Chef Cantonnier, 5, rue de Poitiers, à Paris (7<sup>e</sup>).

*Trésorier-Adjoint :* M. GUILLER, Inspecteur du Contrôle du Travail, 12, rue Larrey, à Paris (5<sup>e</sup>).

La Fédération des Travaux Publics a constaté avec la plus grande satisfaction que des relations cordiales se sont établies entre l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et deux de ses syndicats adhérents : celui des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat et celui des Adjointes Techniques des Ponts et Chaussées ; elle a d'autre part suivi, avec le plus grand intérêt, l'action qui a été si heureusement conduite par votre Association et ces deux syndicats pour la défense des intérêts des personnels des Travaux Publics.

Soucieuse d'harmoniser les intérêts des diverses catégories qui sont groupées dans son sein, consciente aussi de l'autorité et de la force que lui confère l'ampleur de ses effectifs, qui comprennent la presque totalité des personnels, la Fédération des Travaux Publics pense qu'il serait utile qu'elle collabore à l'avenir à toute action qui pourrait être engagée par ses Syndicats adhérents et votre Associa-

(1) Le texte de cette lettre est inséré dans le présent numéro.

tion, pour la défense des intérêts corporatifs de l'ensemble des personnels.

A cet effet, elle se déclare prête à entrer en relations, le cas échéant, avec l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, en accord avec ses syndicats adhérents.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueux sentiments.

*Le secrétaire Général,*  
Maurice BERNARD.

---

Le Président du P. C. M. à M. BERNARD, Secrétaire Général de la Fédération des Travaux Publics, Ingénieur T.P.E., 22, rue Pasteur, à Epernay (Marne).

Monsieur le Secrétaire Général,  
Je m'empresse de vous accuser réception de votre

lettre du 26 juin, portant à notre connaissance la constitution du nouveau bureau de la Fédération des Travaux Publics. En raison des excellentes relations que j'ai eu l'occasion d'avoir avec vous, je suis personnellement heureux que vous ayez été appelé au secrétariat général de cette fédération.

Je ne manquerai pas de porter à la connaissance du Comité du P.C.M. votre opinion sur l'utilité d'une collaboration de votre fédération avec les syndicats adhérents et avec le P.C.M., pour toute action qui pourrait être engagée pour la défense des intérêts corporatifs de l'ensemble du Personnel. Je ne doute pas que le P.C.M. ne soit favorable à l'établissement d'une bonne entente et de relations cordiales avec tous les groupements des personnels des Travaux Publics.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'assurance de ma haute considération.



# LETTRES DU PRÉSIDENT DU P. C. M. à Monsieur le Ministre des Travaux Publics

## Légion d'Honneur

Le Président du P.C.M., à Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

Mes camarades, Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, m'ont chargé de vous exprimer leurs remerciements à l'occasion de la dernière promotion dans l'ordre de la Légion d'Honneur.

Notre Association a fait observer, à plusieurs reprises, que la part attribuée à ses membres, dans le contingent de décorations du Ministère des Travaux Publics, avait été réduite bien au-dessous de ce qu'elle était avant guerre, et cette réduction s'est particulièrement accentuée dans les dernières années. Notre Association constate avec plaisir que dans la promotion de juillet 1934, une part honorable est accordée aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et aux fonctionnaires dépendant du Ministère des Travaux Publics. L'Association vous en exprime sa gratitude, et renouvelle le vœu qu'une règle ou un usage s'établisse, réservant aux fonctionnaires de votre Département une proportion déterminée du contingent annuel de décorations.

Parmi les nouveaux décorés ou promus, nous avons relevé, avec satisfaction, les noms de plusieurs de nos camarades que les récents décrets-lois ont contraints à une retraite prématurée.

Nous croyons que des compensations morales de

même ordre doivent être libéralement accordées à tous ceux de nos camarades qui se trouvent dans la même situation.

Pour les officiers et fonctionnaires militaires des Ministères de la Guerre et de la Marine, mis prématurément à la retraite, un décret du 12 juin 1934 a décidé qu'ils continueraient à concourir pour l'avancement dans la Légion d'Honneur, avec les personnels restés en activité, jusqu'à ce qu'ils aient atteint la limite d'âge normale de leur grade, augmentée de six mois; et le même décret leur accorde un contingent spécial de décorations.

Une mesure analogue serait hautement appréciée de tous nos camarades.

Nous vous demandons également de bien vouloir faire examiner, par le Comité d'avancement, les titres des Ingénieurs admis à la retraite par anticipation, de façon à accorder l'honorariat du grade supérieur à ceux d'entre eux qui auraient dû normalement y parvenir, si leur carrière n'avait pas été interrompue avant l'heure.

Confiants dans la sollicitude que vous réserverez aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de notre respectueux dévouement.

Paris, le 26 juillet 1934.

*Le Président,*  
E. JOYANT.

## MODIFICATIONS ET SIMPLIFICATIONS de diverses règles de la Comptabilité Publique

Le Président du P.C.M. à M. le Ministre des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

Un décret-loi du 25 juin 1934, publié au *Journal Officiel* du 8 juillet, porte modification de l'organisation de la Comptabilité publique, et est complété par un décret simple, émis le même jour sous le contre-seing du Ministre des Finances seul, sous le titre « Modifications et simplifications de diverses règles de la comptabilité publique ».

Cette seule annonce de « simplifications » émanant de l'Administration Centrale des Finances, nous a

remplis d'inquiétudes, et celles-ci ont été aussitôt justifiées par la lecture des articles 2 et 3 du décret, qui instituent auprès des ordonnateurs secondaires une comptabilité d'engagement des dépenses, contrôlée par les Trésoriers payeurs généraux.

La « simplification » annoncée consiste donc à créer de toutes pièces une comptabilité nouvelle, se superposant aux comptabilités existantes.

L'extension jusqu'aux services d'exécution du contrôle des engagements de dépenses, jusqu'ici centralisé auprès des Ministres, est depuis longtemps la grande pensée de l'Administration Centrale des Finances.

Celle-ci a pu réaliser intégralement ce projet au Maroc, et l'in vraisemblable complication qui en est résultée pour la comptabilité des services liquidateurs a rempli de stupéfaction les diverses missions, composées de membres du Conseil d'État, de la Cour des Comptes et de l'Inspection des Finances, qui ont eu à examiner l'organisation administrative du protectorat. Malgré plusieurs rapports tendant à la suppression, ou à une forte simplification de ce service, cette organisation compliquée subsiste, et emploie une armée de contrôleurs, qui taille de l'ouvrage à une armée de comptables dans les services liquidateurs, sans autre résultat pratique que de retarder considérablement le mandatement des sommes dues aux créanciers de l'État.

C'est cette organisation modèle que l'Administration des Finances a déjà tenté d'organiser dans toute la France. Mais il aurait fallu installer, dans chaque département, un contrôleur des dépenses engagées, assisté de nombreux collaborateurs, sans parler du renforcement du personnel comptable des services liquidateurs, nécessité par la tenue d'une comptabilité nouvelle. Ces créations d'emplois ayant paru peu opportunes, le projet d'organisation du contrôle des dépenses engagées fut ajourné.

Le décret du 25 juin réalise brusquement ce vieux projet, sous prétexte de « simplification ». Il est vrai qu'il ne prévoit pas de créations d'emplois, il admet que les ordonnateurs secondaires pourront, sans personnel nouveau, tenir cette nouvelle comptabilité; il admet aussi que les Comptables payeurs pourront, sans personnel nouveau, assurer les fonctions de contrôleurs que leur attribue, en fait, le décret.

Sans insister sur les inconvénients qu'il y a à confier aux comptables payeurs un véritable droit de contrôle sur la comptabilité des ordonnateurs secondaires,

nous croyons devoir appeler instamment votre attention sur les dangers de cette réforme improvisée.

La comptabilité des Ingénieurs en Chef laisse déjà à désirer, dans plusieurs départements; on ne trouve plus que difficilement des comptables de carrière, adjoints techniques ou agents de bureau, bien au courant de leur service; les Ingénieurs en Chef, dont les attributions ont été augmentées et le personnel très réduit, ne peuvent plus consacrer un temps suffisant à l'examen de leur comptabilité. Ils n'ont pas les moyens d'organiser, sans personnel nouveau, une comptabilité supplémentaire.

Le rapport du Président du Conseil, présentant à la signature du Président de la République des décrets-lois réduisant brutalement le nombre des fonctionnaires indiquait que « la réduction du nombre des fonctionnaires contraindrait les administrations à modifier elles-mêmes leurs méthodes ».

Il est inadmissible que l'Administration des Finances abuse de la facilité que lui donnent les décrets-lois pour compliquer la tâche de services dont le personnel vient d'être réduit.

L'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines vous demande donc, instamment, Monsieur le Ministre, de protester auprès de votre collègue des Finances contre les articles 2 et 3 du décret du 25 juin 1934 portant modifications et simplifications de diverses règles de la comptabilité publique, et de réclamer l'abrogation de ces articles qui tendent à organiser une *complication*, grosse d'augmentations futures de personnel.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre profond respect.

Paris, le 26 Juillet 1934.

Le Président,  
F. JOYANT.

## Remise de la Croix de la Légion d'Honneur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées

Nous publierons, dans le numéro de novembre du Bulletin, le compte rendu détaillé de la cérémonie au cours de laquelle fut faite la remise de la Croix de la Légion d'Honneur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Dans le compte rendu sommaire que nous avons donné de cette cérémonie, en juillet dernier, une erreur s'est glissée que nous nous empressons de rectifier :

*Erratum.* — Page 301, 1<sup>re</sup> colonne, 23<sup>e</sup> ligne, au lieu de :

... les présidents de section du Conseil Général des Ponts et Chaussées et des Mines...

lire :

le vice-président et les présidents de section du Conseil Général des Ponts et Chaussées et le vice-président du Conseil Général des Mines.

# NOTICES NÉCROLOGIQUES

GEORGES MAGNIER



Un désolant accident d'automobile vient d'enlever à l'affection des siens **Georges Magnier**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur honoraire au Ministère des Travaux Publics.

Né dans la Somme, à Thieulloy-la-Ville, le 14 jan-

vier 1880, il était entré en 1901 à l'École Polytechnique, et de là à l'École des Ponts et Chaussées, d'où il sortit premier. Il fut alors nommé ingénieur ordinaire dans son département natal où, sauf un court passage de cinq mois en Seine-et-Oise, il devait res-

ter dix-sept ans. Affecté d'abord à Péronne, on lui confia, un mois après son arrivée, l'arrondissement le plus important du département, celui d'Amiens, où, dans le service ordinaire comme dans celui de la navigation et quelques années après, en outre, au contrôle des voies ferrées d'intérêt local et des distributions d'énergie électrique, il se fit dès son début apprécier de ses chefs par son travail, ses connaissances, sa valeur exceptionnelle.

En 1913, malheureusement, sa santé s'altéra. **Magnier** relevait d'une grave maladie lorsqu'éclata la guerre et il fut, pour ce motif, rayé des cadres de l'armée. Mais il n'était pas de ceux qui auraient vu là un moyen avouable de se dérober au danger. Il n'en profita pas pour rechercher une résidence plus calme. La raison de santé lui ôta son uniforme; elle ne l'ôta pas du feu. Adjoint civil au lieutenant-colonel Pierret, son ancien chef du temps de paix, chef du service des routes militaires et de l'exploitation militaire des voies navigables, il continua à entretenir les mêmes routes et les mêmes canaux dont il s'occupait avant la guerre, mais cette fois sous les obus. Côte à côte avec les officiers anglais et français, il assura les ravitaillements quotidiens et prépara les grandes offensives de la Somme. A la fin de la guerre le gouvernement portait à la connaissance du pays la belle conduite de cet excellent chef, qui a toujours su organiser ses travaux avec une méthode rigoureuse et un sang-froid remarquable dans les circonstances les plus périlleuses ». Le 4 août 1919, la croix de Chevalier de la Légion d'Honneur récompensait justement ses services.

Ingénieur en chef le 1<sup>er</sup> mai 1919, il fut nommé en août suivant directeur général départemental des services techniques de reconstitution, fonctions qu'il dut quitter pour raisons de santé au début de 1920 pour reprendre la tête du service ordinaire. Ce n'était pourtant pas là un poste de repos; le rétablissement du service, la remise en état du réseau routier et des canaux, la reconstruction de près de 300 ouvrages d'art auraient suffi à épuiser tout autre. Il réalisait en même temps un travail tout à fait remarquable, l'adduction d'eau dans un groupe de communes du plateau du Santerre et dans plusieurs villes voisines.

Ses talents hors de pair de chef et d'organisateur le firent alors choisir pour occuper la charge de directeur des forces hydrauliques et des distributions

d'énergie électrique. Tout de suite à l'aise dans ces nouvelles et hautes fonctions, il y apporta ses qualités d'ordre, de clarté, d'autorité et d'énergie. Il fut, comme l'avait précédemment jugé un de ses chefs, celui qui « voit tout et résout toutes les questions ». Chargé de la voirie routière en sus de ses attributions, il assumait cette tâche supplémentaire sans que personne pût s'apercevoir de ce surcroît de travail.

En 1927, il quitta l'administration. Des sociétés, de plus en plus nombreuses, lui demandèrent sa collaboration. Son expérience, son bon sens, son art de trouver des solutions, sa droiture et son tact étaient en train de faire de lui une des têtes de l'industrie française lorsque la mort le frappa si brusquement.

Il était, comme l'avait vu dès ses débuts le regretté Leloutre, de ceux qui prennent tout d'abord l'autorité. Il était aussi de ceux qui ensuite la conservent. Qui avait été une fois sous ses ordres s'y sentait encore longtemps après. De Paris comme de province, au service de l'Etat ou à l'industrie, collaborateurs immédiats et modestes agents du petit personnel, tous se tournaient toujours vers leur ancien chef. Tous allaient le trouver au premier ennui, lui racontaient leurs difficultés de carrière, leurs soucis de famille, et tous partaient réconfortés, munis d'un bon conseil et d'un mot venu du cœur. Combien d'entre eux même, n'ayant pas osé, ou songé, à le consulter dans un moment difficile, recevaient un encouragement que, spontanément, il avait pensé à leur donner.

Il ne faisait pas de phrases, il parlait clairement. On aimait chez lui cette franchise et cette netteté. Il savait dire : non; il savait dire : vous avez tort; il savait dire : c'est cela qu'il faut faire. Il savait arrêter dès le début tout malentendu. Il savait voir les solutions, les débarrasser des obstacles, les réaliser. Chez lui la fermeté n'excluait pas la bonté, le cœur valait l'intelligence et ce ne sont pas seulement les membres de sa famille qui pleurent maintenant. Ses collègues, ses collaborateurs, ses subordonnés, perdent en lui un soutien de tous les jours. Que ceux dont il était l'appui naturel sentent aujourd'hui combien sont près d'eux tous ceux qui l'avaient adopté comme guide; que dans leur immense douleur, ils acceptent le réconfort de tant d'affection.

Et. GENISSIEU.

## JULES BAILLY

Le camarade Jules **Bailly**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Mont-de-Marsan s'est noyé accidentellement, en se baignant en rivière, le 14 août dernier.

Né le 23 mai 1889, Bailly entra à l'École polytechnique en 1913 après de brillantes études. Mobilisé dès le début des hostilités, il est grièvement

blessé le 13 décembre 1914 à la tête de sa section, devant le bois de Mort-Mare; une citation à l'ordre de l'armée (J. O. du 10 juillet 1915) fait l'éloge du lieutenant Bailly qui « fit preuve de bravoure en toutes circonstances ».

Ses notes militaires le signalent unanimement comme un excellent officier, intelligent et brave, fai-

sant preuve des plus belles qualités d'entrain et de dévouement. Il est promu capitaine le 28 décembre 1917.

Nommé chevalier de la Légion d'Honneur le 17 juin 1915 pour services de guerre, Bailly est nommé Ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe le 16 avril 1920 et affecté, à la résidence d'Honfleur, au service ordinaire et maritime du Département du Calvados. Il passe ensuite, le 1<sup>er</sup> octobre 1924 au service ordinaire de la Haute-Marne à Chaumont et le 1<sup>er</sup> février 1931 il est nommé Ingénieur en chef du Département des Landes.

Malgré la douloureuse blessure de guerre qui lui

avait fracturé le maxillaire supérieur et fait perdre l'œil gauche et malgré les seize opérations chirurgicales que cette blessure avait exigées par la suite, Bailly avait réussi, par une volonté méthodique et patiente, à diriger ses services de façon à mériter tous les éloges. Sa mort fait perdre au Corps des Ponts et Chaussées un camarade qui, par sa brillante conduite au feu et par la distinction de ses services professionnels, avait justement acquis la sympathie générale.

Nous adressons à la veuve de notre regretté camarade et à ses enfants l'expression de nos condoléances les plus émues.



# JURISPRUDENCE

## au sujet des alignements appliquant un plan d'aménagement urbain

D'après une jurisprudence constante du Conseil d'État, les alignements régulièrement approuvés pour les voies publiques, en vertu de la législation antérieure à la loi du 14 mars 1919 — 19 juillet 1934 — ne peuvent porter servitudes sur les constructions et les terrains privés qu'en vue d'élargir et de redresser les voies publiques, en maintenant leur tracé existant. Quand les alignements prévoient une emprise importante, relativement à l'étendue de la parcelle frappée; quand ils rescindent un immeuble bâti au point de le rendre difficilement utilisable avec sa destination actuelle; quand ils modifient l'assiette de la voie publique en déplaçant son axe, le Conseil d'État juge invariablement que l'immeuble doit être soustrait à la servitude de reculement, et que l'alignement ne peut être réalisé que par expropriation ou acquisition amiable. Aussi, quand le Service des Ponts et Chaussées présente un plan d'alignement de route nationale à l'approbation du Conseil d'État, il a soin d'indiquer quels sont les immeubles qui lui paraissent devoir être dispensés de servitudes, et leur liste figure au décret d'approbation.

\*\*

La jurisprudence du Conseil d'État a évolué de façon importante, en ce qui concerne les alignements établis en application d'un plan général d'aménagement urbain, approuvé en vertu de la loi de 1919-1924.

Un arrêt du 10 juillet 1925 (consorts Mestre contre Ville de Mézières) a reconnu une efficacité particulière aux alignements établis dans ces conditions :

« Considérant qu'il résulte de l'ensemble des dispositions contenues dans les divers alinéas de l'art. 10 de la loi du 14 mars 1919, modifié par l'art. 6 de la loi du 19 juillet 1924 et les travaux préparatoires qui les ont précédées, que le législateur a voulu, par des prescriptions spéciales qui s'appliquent à toutes les opérations de reconstruction, d'aménagement et d'extension dans les villes soumises au régime de la loi précitée, obliger les propriétaires d'immeubles situés en bordure des voies publiques existantes et atteints par l'exécution d'un plan de reconstruction déclaré d'utilité publique, à deman-

der l'autorisation de construire à l'autorité compétente, et à se conformer aux alignements; « fixés en exécution dudit plan, même si l'opération de voirie a pour effet de réaliser un élargissement notable de la voie publique et une emprise de la propriété privée d'une certaine importance;

« Considérant qu'il résulte de l'instruction que les alignements du quai de l'Hôpital dans la ville de Mézières, localité partiellement détruite au sens de la loi du 14 mars 1919, art. 2, ont été fixés par le plan général déclaré d'utilité publique par un arrêté préfectoral du 20 novembre 1920, intervenu en application de l'art. 7 de cette loi; par suite, en vertu de l'art. 10 de ladite loi, modifiée par l'art. 6 de la loi du 19 juillet 1924, les requérants ne sont pas fondés à demander l'annulation pour excès de pouvoir de l'arrêté du 15 septembre 1924, par lequel le maire de la ville de Mézières leur a refusé l'autorisation de construire sur la partie de leur immeuble détruite et faisant saillie, sur les nouveaux alignements régulièrement approuvés, qui ont pour effet de porter la largeur de la voie publique de dix mètres à 12 mètres, par une emprise correspondante sur la propriété des requérants;

« La requête susvisée des consorts Mestre est rejetée. »

Un deuxième arrêt du Conseil d'État, du 27 juillet 1927, a reproduit exactement les mêmes considérants (Dame de Lalain-Chomel, à Misery). Il s'agissait, dans l'espèce, d'un refus du maire d'autoriser la réparation des brèches d'un mur de clôture faisant saillie sur les nouveaux alignements, approuvés en exécution d'un plan général d'aménagement, et ayant pour objet de porter la largeur de la voie publique de 7 m. 25 à 10 m. par une emprise de même étendue sur la propriété de la requérante. Le pourvoi de celle-ci a été rejeté.

\*\*

Dans ces deux espèces, le Conseil d'État a donc admis que des alignements fixés en exécution d'un plan général d'alignement approuvé pouvaient réaliser des opérations interdites aux alignements ordinaires : un élargissement notable de la voie publique, une em-

prise de la propriété privée d'une certaine importance. Ces définitions sont encore vagues. — Un arrêt du 23 février 1934 (Société du Grand Dépôt Céramique contre maire de Perpignan) les précise de façon catégorique : la seule condition limitant la validité de la servitude d'alignement est que la parcelle restant au riverain, après rescindement, doit être apte à recevoir une construction satisfaisant aux règles fixées par le règlement urbain :

« *Considérant qu'en vertu des dispositions de l'art. 10 de la loi du 14 mars 1919, modifié par l'art. 6 de la loi du 19 juillet 1924, les propriétaires auxquels un alignement est délivré par application d'un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension approuvé par l'autorité compétente, sont tenus de respecter cet alignement, quelle que soit l'importance de l'élargissement de la voie publique, ou de l'emprise sur la propriété privée, sous réserve toutefois de l'application des dispositions spéciales édictées par le § 7 dudit article, au cas où l'aménagement prévu par le projet approuvé interdirait complètement toute construction sur la partie restante de l'immeuble, ou si cette partie était impropre à recevoir une construction salubre; que l'alignement fixé par l'arrêt attaqué étant conforme au plan d'aménagement approuvé par décret en date du 13 décembre 1927, et la partie restante du terrain dont il s'agit ne tombant pas sous le coup des dispositions ci-dessus rappelées du § 7, la Société requérante n'est pas fondée à soutenir qu'en prenant ledit arrêté, le maire de Perpignan aurait excédé ses pouvoirs... »*

Rappelons que lorsque la parcelle restant au riverain, après rescindement, n'est plus apte à la construction, le § 7 donne au propriétaire le droit de requérir l'acquisition de l'immeuble entier par la com-

mune, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation. Si la commune renonce à poursuivre l'acquisition, la permission de construire doit être accordée sans observer l'alignement.

\*  
\*\*

Cette jurisprudence du Conseil d'Etat est illustrée par deux décrets approuvant, conformément à l'avis de la haute assemblée, les alignements de grande voirie, parus au *J. O.* du 22 septembre 1934.

Un décret du 1<sup>er</sup> septembre 1934 approuve les alignements de la RN 306 ex-RD 29, dans la traverse de Chatillon-sous-Bagneux (Seine). Cette commune n'avait pas encore de plan d'aménagement approuvé. Aussi le décret contient une liste d'immeubles, très profondément frappés par les alignements, — et spécifie qu'ils ne pourront être rescindés que par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, et non par application de la servitude d'alignement.

Au contraire, les alignements de la traverse de la route départementale n° 26, dans Kremlin-Bicêtre (Seine), sont approuvés par un décret du 11 septembre 1934 en application du plan d'aménagement communal approuvé par un décret du 30 juillet 1932. Le § 4 de l'art. 1<sup>er</sup> du décret précise :

« *Les propriétés riveraines de la route élargie seront assujetties à la servitude de reculement, quelle que soit l'importance de l'élargissement de la voie publique ou des emprises sur lesdites propriétés, sous réserve de l'application des dispositions spéciales édictées par le § 7 de l'art. 10 de la loi du 14 mars 1919 modifiée par l'art. 6 de la loi du 19 juillet 1924.* »

Le Conseil d'Etat a donc pris soin de faire insérer dans ce décret une référence très nette à la jurisprudence créée par son arrêt du 23 février 1934. — Société Céramique de Perpignan.

E. J.



# LES ROUTES ET L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES EN 1787

Je viens d'avoir en mains un procès-verbal de la première assemblée provinciale du Poitou en 1787, réunion dont le type avait été essayé l'année d'avant en Berri et Guyenne. Cet ancêtre de nos Conseils Généraux avait reçu comme programme : impôts, routes, agriculture. Peut-être certains points que j'ai notés dans la seconde section interresseront-ils les lecteurs du *Bulletin*.

On avait déjà 3 « classes » de routes, celles qui sont devenues routes nationales, grande communication, intérêt commun, et les instructions prescrivaient d'en former éventuellement, sur la demande des paroisses, une 4<sup>e</sup> classe de chemins dits « vicinaux ».

La « corvée », qui devait devenir les prestations, n'était pas très goûtée.

On reprochait comme une erreur les largeurs antérieures (entre fossés) de 72 pieds. L'Assemblée trouvait même que l'arrêt du Conseil du 6 février 1776 qui avait fixé par classes 42, 36 et 24 voyait trop grand pour certains chemins vicinaux.

Le terrain était auparavant occupé sans indemnité quand on construisait une route.

Les cantonniers (l'Assemblée a décidé des cantons de 1.000 toises sur la route d'Espagne N<sup>o</sup> 10 actuelle, et 2.000 toises pour les autres) étaient auparavant payés par l'adjudicataire d'entretien; on comptait à ce dernier, par cantonnier ou par aide, 250 livres par an avec majoration du 1/10. L'Assemblée a décidé que les cantonniers seraient désormais payés par les préposés au recouvrement des deniers qui devaient entretenir des caisses à moins de 3 lieues des parties prenantes. On a décidé d'adjuger au rabais, dans la paroisse la plus voisine, la fonction de cantonnier.

L'assemblée trouvait trop dispersés les efforts sur la construction des routes et elle a réduit à 6 au lieu de 19 le nombre de celles que l'on achèverait avant de continuer les autres.

Les rabais d'adjudication sur ces constructions devaient, à l'avenir, former, avec une dotation fixe de 25.000 livres, le fonds de construction des chemins vicinaux.

On critiquait beaucoup les pépinières administratives destinées à fournir aux plantations des routes. La solution décidée a été la plantation obligatoire par les riverains à qui on devait payer 12 sols l'an-

née de la plantation, 10 sols la 3<sup>e</sup> année pour chaque arbre vivant, 10 sols la 10<sup>e</sup> année pour chaque arbre de belle venue.

Pour le payement de l'Inspecteur Général, on imputait à la Province 3.000 livres de gratification, y compris frais de bureaux.

Pour l'Ingénieur en chef, 3.000 livres de traitement et 2.400 de gratification.

Pour un Inspecteur, 2.000 livres de traitement et 600 de gratification.

Pour chaque Sous-Ingénieur (au nombre de 4), 1.800 livres de traitement et 600 livres de gratification.

Inspecteur et Sous-Ingénieurs avaient les mêmes fonctions.

Pour tous, sauf l'Inspecteur Général, c'était une augmentation. « On doit rendre justice aux talents dont les Sous-Ingénieurs sont généralement pourvus. On exige, avant de les placer, un travail long, suivi, et des épreuves multipliées; la manière dont ce corps est composé prouve la surveillance éclairée du Magistrat qui préside à l'Administration des Ponts et Chaussées. »

Pour chaque élève qui serait demandé « pour établir des plans ou surveiller un ouvrage particulier », 80 livres par mois plus 20 livres de gratification. On calculait jusqu'à 8 mois par an pour 3 élèves.

L'Assemblée a décidé la suppression des piqueurs aidant les Conducteurs et les a remplacés par une seconde classe de Conducteurs. Traitement : 1.000 livres pour la 1<sup>re</sup> classe, 800 livres pour la 2<sup>e</sup>; 72 livres et 48 livres de gratification.

Un Dessinateur-géographe, 1.000 livres.

Deux Commis à 800 livres chacun.

Les fonctions des Ponts et Chaussées n'étant pas assez connues, le rapporteur avait préparé une note sur leurs attributions, à faire parvenir aux bureaux des Elections qui allaient avoir affaire à eux.

L'Assemblée aurait désiré que les ateliers de charité fussent supportés par le Trésor royal.

Pour l'entretien, on comptait en moyenne pour les 3 classes de routes, 1.500 livres par lieue de 2.000 toises.

JOMIER,

Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées  
à Niort.

**Frais de tournées des inspecteurs généraux, ingénieurs et ingénieurs des travaux publics de l'Etat des mines, au titre de l'inspection du travail.**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du Travail et du ministre des Finances,

Vu le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 95 du livre II du Code du travail et de la prévoyance sociale ainsi conçu :

« En ce qui concerne l'exploitation des mines, minières et carrières, les attributions des inspecteurs du travail sont confiées aux ingénieurs et contrôleurs des mines qui, pour ce service, sont placés sous l'autorité du ministre du Travail » ;

Vu l'article 9 de la loi du 19 octobre 1919 concernant les indemnités de séjour et les avantages accessoires attribués aux fonctionnaires, agents et ouvriers des services civils de l'Etat ;

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

Vu le décret du 4 janvier 1922 relatif à l'attribution des indemnités fixes pour frais de tournées et de frais de tournées payables sur état alloués aux inspecteurs généraux, ingénieurs et ingénieurs des travaux publics de l'Etat des mines, au titre de l'inspection du travail ;

Vu les décrets des 8 janvier, 13 décembre 1927 et 30 avril 1928 portant modification du décret du 4 janvier 1922 précité ;

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les indemnités fixes pour

frais de tournées alloués aux inspecteurs généraux et aux ingénieurs des mines, au titre de l'inspection du travail, sont supprimées.

ART. 2. — Le maximum des frais de tournées payables sur états alloués annuellement aux inspecteurs généraux, aux ingénieurs et aux ingénieurs T.P.E. des mines, au titre de l'inspection du travail sont, pour chaque emploi et pour chaque résidence, fixés par arrêté du ministre du Travail dans la limite des crédits budgétaires sans que le montant maximum de ces frais puisse dépasser 1.000 francs ;

Pour les inspecteurs généraux, ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires, 1.000 francs ;

Pour les ingénieurs T.P.E., 500 francs, sauf en ce qui concerne l'ingénieur T.P.E. en résidence à Nice, chargé du département de la Corse, pour lequel ce maximum est porté à 700 francs.

ART. 3. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires à celles du présent décret.

ART. 4. — Le ministre du Travail 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* et aura son effet à compter du 1<sup>er</sup> avril 1934.

Fait à Mercy-le-Haut, le 23 août 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre du Travail,*  
ADRIEN MARQUET.

*Le ministre des Finances,*  
GERMAIN-MARTIN.

---

## RETRAITES

*Un certain nombre de camarades ont exprimé le désir d'être renseignés sur le régime des retraites modifié par les décrets-lois d'avril dernier.*

*Il résulte de renseignements que nous avons recueillis au 3<sup>e</sup> bureau du personnel qu'il serait actuellement prématuré de donner aucune précision à cet égard, des décrets modifiant les décrets d'avril 1934 étant en préparation; toutes les sommes actuellement remises aux retraités le sont à titre d'avances.*



# NOTES ET DOCUMENTS

## Indemnités de résidence des personnels civils de l'État

### RAPPORT AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 19 juillet 1934.

Monsieur le Président,

La loi du 28 février 1933 tendant au redressement financier, a prévu une réduction générale des indemnités accordées aux fonctionnaires et agents de l'État.

Au nombre de ces indemnités figure l'indemnité de résidence pour laquelle le législateur a expressément prévu une modification du tableau des localités dans lesquelles cette indemnité est allouée.

Au moment où s'achève la réforme du régime des indemnités telle qu'elle a été prescrite par la loi du 28 février 1933, il paraît nécessaire de procéder à la fixation des nouvelles bases d'après lesquelles l'indemnité de résidence pourra être allouée.

L'établissement de ces nouvelles modalités a d'ailleurs fait l'objet, conformément à la loi, d'une étude particulière du comité supérieur des économies et les propositions qui font l'objet du projet ci-joint résultent des conclusions formulées par ce comité dans sa séance du 17 janvier 1934. Ces conclusions et ce décret ont pour unique objet de déclasser d'un échelon les localités autres que Paris et les villes dont la population est comprise entre 5.001 et 10.000 habitants, pour lesquelles il n'est apporté aucune modification au régime actuel. Les militaires et les fonctionnaires de statut militaire, qui ne bénéficient pas de l'indemnité de résidence, reçoivent une indemnité pour charges militaires, dont le sort est traditionnellement lié à celui de l'indemnité de résidence des personnels civils. Parallèlement à la revision qui fait l'objet du décret ci-joint, sera donc poursuivie une modification du régime de l'indemnité pour charges militaires, dans les conditions qui ont également fait l'objet d'une étude spéciale du comité supérieur des économies dont les conclusions ont été formulées sur ce point dans sa séance du 14 mars 1934.

Les réformes dont il s'agit doivent procurer une économie qui, pour l'indemnité de résidence, sera de l'ordre de 49 millions et, en ce qui concerne les indemnités pour charges militaires, dont le volume total est légèrement inférieur à celui de l'indemnité de résidence, de 40 millions de francs.

La date d'effet de ces nouvelles dispositions sera arrêtée au 1<sup>er</sup> août 1934. En fixant ce point de départ alors que la revision du régime des autres indemnités est réalisée depuis le 1<sup>er</sup> août 1933, le Gouvernement entend marquer toute sa sollicitude à l'égard des serviteurs du pays.

Si vous approuvez ces propositions, il vous appartiendra de donner votre haute sanction au projet de décret joint portant revision du tableau des localités ouvrant droit à l'indemnité de résidence des fonctionnaires civils.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

*Le ministre des finances,*  
GERMAIN-MARTIN.

Le Président de la République française,  
Vu les lois des 18 et 28 octobre 1919, portant ouverture de crédits en vue de l'attribution d'indemnités de résidence et de séjour aux fonctionnaires, agents et ouvriers civils des services civils de l'État;

Vu l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919;  
Vu les lois des 28 décembre 1923, article 7, et 13 juillet 1925 (art. 188);

Vu la loi du 28 mars 1930;  
Vu la loi du 28 février 1933 (art. 77);  
Vu la loi du 23 décembre 1933 (art. 11);

Vu le décret du 11 décembre 1919, fixant le mode et les conditions d'attribution des indemnités de résidence;

Vu les décrets des 20 août, 17 septembre et 28 octobre 1920; 19 janvier 1924, 29 janvier 1926;

Vu le décret du 26 décembre 1931;  
Vu le décret du 5 août 1932;  
Sur le rapport du ministre des finances,

Décète :  
Art. 1<sup>er</sup>. — Le tableau des localités dans lesquelles une indemnité de résidence est allouée aux personnels civils de l'État tel qu'il résulte de l'article 2 du décret du 11 décembre 1919, modifié par l'article 1<sup>er</sup> du décret du 19 janvier 1924, est modifié conformément aux indications ci-après :

Paris . . . . .	1.200 fr.
Communes du département de la Seine	1.050
Banlieue de Paris, dans un rayon de 25 kilomètres autour des fortifications	900
Localités de plus de 150.000 habitants ..	750
Localités dont la population est comprise entre :	
100.001 et 150.000 habitants . . . . .	600
70.001 et 100.000 habitants . . . . .	500
40.001 et 70.000 habitants . . . . .	400
20.001 et 40.000 habitants . . . . .	300
5.001 et 20.000 habitants . . . . .	200

Les localités seront classées dans les diverses catégories ci-dessus énumérées sur la base de la population totale de la commune telle qu'elle est fixée dans les tableaux annexés au décret du 26 décembre 1931 qui a rendu authentiques les résultats du recensement du 8 mars 1934.

Art. 2. — Les localités qui, en vertu du décret du 5 août 1932, article 2, ont été classées pour l'attribution de l'indemnité de résidence dans une catégorie supérieure à celle qui correspond au chiffre de leur population, continueront d'ouvrir droit au même taux d'indemnité que celui prévu à l'article précédent en faveur des localités appartenant à la catégorie dans laquelle elles ont été rangées.

Art. 3. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui aura son effet à compter du 1<sup>er</sup> août 1934 et sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 19 juillet 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des finances,

GERMAIN-MARTIN.

*Instruction pour l'application  
du décret du 19 juillet 1934*

Le mode et les conditions d'attribution aux personnels civils de l'Etat des indemnités de résidence instituées par la loi du 18 octobre 1919 ont été fixés par le décret du 11 décembre de la même année, modifié à diverses reprises et, notamment, à la date du 18 janvier 1924.

Le *Journal officiel* du 25 juillet 1934 publie un décret en date du 19 juillet modifiant les dispositions des décrets précités en ce qui concerne le classement des localités ouvrant droit aux indemnités de résidence. Ces modifications sont conformes aux conclusions formulées par le comité supérieur des économies dans sa séance du 17 janvier 1934.

Les dispositions de ce texte peuvent s'analyser comme suit :

a) Maintien aux taux actuels de l'indemnité de résidence attribuée à Paris et dans les localités dont la population est comprise entre 5.001 et 10.000 habitants ;

b) Déclassement d'un échelon de toutes les autres localités.

Il n'est et il ne sera apporté par ailleurs aucune autre modification à la réglementation en vigueur, notamment en ce qui concerne les fonctionnaires logés, les conjoints fonctionnaires et les célibataires dont les droits au regard de l'indemnité de résidence sont maintenus comme par le passé.

La rédaction du texte est suffisamment explicite pour que les administrations puissent en appliquer aisément les dispositions sans autres commentaires.

Leur attention sera donc seulement appelée sur quelques points particuliers.

*Taux des indemnités.*

Les tarifs figurant au décret représentent les tarifs

de base et non ceux qui doivent être effectivement payés aux bénéficiaires. Comme par le passé, les taux réels comportent en sus du tarif de base :

1° D'une part, le supplément du tiers institué par la loi du 28 décembre 1923, supplément doublé par la loi du 13 juillet 1925 ;

2° D'autre part, l'indemnité provisoire de 12 p. 100, dont les modalités d'attribution ont été déterminées par le décret du 29 août 1926.

Il va de soi que les dispositions spéciales fixant au regard de ces suppléments la situation des fonctionnaires logés, demeurent en vigueur.

*Localités surclassées.*

Aux termes de l'article 2 du décret « les localités qui, en vertu du décret du 5 août 1932, article 2, ont été classées pour l'attribution de l'indemnité de résidence dans une catégorie supérieure à celle qui correspond au chiffre de leur population, continueront d'ouvrir droit au même taux d'indemnité que celui prévu à l'article précédent en faveur des localités appartenant à la catégorie dans laquelle elles ont été rangées ».

Cette disposition doit être interprétée en ce sens que les localités surclassées suivent le sort de la catégorie dans laquelle elles ont été rangées en exécution de ce surclassement. Les chiffres de l'indemnité de base tels qu'ils sont prévus par le décret du 5 août 1932 n'ont donc plus qu'une valeur indicative de la catégorie de surclassement ; cette catégorie déterminée, c'est le nouveau chiffre prévu pour elle par le décret du 19 juillet qui fixe le taux de l'indemnité due dans la localité surclassée.

Un point spécial mérite toutefois une attention particulière : c'est celui des localités de 5 à 10.000 habitants surclassées dans la catégorie supérieure (10.000 à 20.000 habitants). En exécution du nouveau décret ces deux catégories sont en effet confondues en une seule. Il en résulte que les localités surclassées dans l'ancienne catégorie 10.000-20.000 habitants n'ouvrent plus droit qu'à l'indemnité de base de 200 fr.

Les exemples suivants illustrent ces commentaires.

Aux termes de l'article 2 du décret du 5 août 1932 les localités suivantes sont surclassées :

Ain. — Bellegarde, 300 fr.

300 fr. est l'indemnité accordée par les textes antérieurs aux localités de 10.000 à 20.000 habitants.

Aux termes du nouveau décret cette catégorie n'ouvre plus droit qu'à une indemnité de 200 fr. ; c'est cette indemnité qui sera due aux fonctionnaires de Bellegarde.

Gex. — 200 fr.

Aucune modification. Gex continue d'ouvrir droit à l'indemnité de 200 fr.

Ardennes. — Charleville, 500 fr.

500 fr. était l'indemnité accordée aux localités dont

la population est comprise entre 40.000 et 70.000 habitants. Cette catégorie n'ouvre plus droit qu'à une indemnité de base de 400 fr. Tel est le taux qui dorénavant sera dû aux fonctionnaires de Charleville.

*Date d'effet.* — Le nouveau décret ayant effet du 1<sup>er</sup> août 1934, la liquidation des droits des intéressés sera faite sur les nouvelles bases pour les émoluments acquis à compter de cette date.

Les difficultés d'application particulières qui se présenteraient et qui ne pourraient être réglées à la lumière des indications qui précèdent seront soumises à mon département (direction du budget et du contrôle financier).

GERMAIN-MARTIN.

### Commission des titres d'ingénieurs

Le Président de la République française,

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

Sur la proposition du ministre de l'éducation nationale,

Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — La commission des titres d'ingénieur est composée de 20 membres, y compris le président et le vice-président :

Dix membres sont choisis dans le personnel de l'enseignement supérieur public et des grandes écoles d'enseignement technique.

Cinq membres sont désignés par la confédération générale de la production française.

Un membre est désigné par l'union des ingénieurs français, 13, rue de l'Odéon, Paris.

Un membre est désigné par l'union sociale des ingénieurs catholiques, 18, rue de Varenne.

Un membre est désigné par la société des ingénieurs civils, 19, rue Blanche.

Deux membres sont désignés par la fédération des ingénieurs français, 19, rue Blanche.

Il sera nommé autant de membres suppléants qu'il y a de membres titulaires. Les membres suppléants seront désignés dans les mêmes formes que les membres titulaires qu'ils remplaceront en cas de refus ou d'empêchement.

Art. 2. — Nul ne peut être nommé membre de la commission des titres d'ingénieur s'il n'est Français, âgé de 25 ans au moins et s'il ne jouit de ses droits civils et politiques.

Les membres de la commission des titres d'ingénieur ne peuvent participer au jugement des recours dirigés contre les décisions de cette commission.

Art. 3. — Le mandat des membres a une durée de 4 années. Il peut être indéfiniment renouvelé.

Art. 4. — Il est pourvu au remplacement des mem-

bres qui cesseront de faire partie de la commission des titres d'ingénieur, dans le délai de 3 mois. Le mandat ainsi conféré expirera en même temps que celui des autres membres de la commission.

Si la vacance survient dans les 6 mois qui précèdent le renouvellement de la commission, il n'y est pourvu qu'au moment de ce renouvellement.

Art. 5. — La décision de nomination des membres titulaires et suppléants sera notifiée à chacun d'eux par les soins du ministre de l'éducation nationale.

Chaque membre devra, dans un délai de 8 jours, faire parvenir son acceptation. En cas de refus ou de silence, le membre titulaire est de plein droit remplacé par le membre suppléant en attendant qu'il soit pourvu à la nomination d'un nouveau titulaire.

Art. 6. — La commission, réunie sous la présidence du doyen d'âge, élit parmi ses membres un président et un vice-président.

Après deux tours de scrutin sans qu'aucun des candidats ait obtenu la majorité absolue, si, au troisième tour, il y a partage de voix, le membre le plus âgé de la commission remplira les fonctions de président.

Art. 7. — Le président sera alternativement un membre appartenant à la catégorie des membres choisis parmi le personnel de l'enseignement supérieur public et des grandes écoles d'enseignement technique ou à la catégorie de membres désignés, d'une part, par le groupement d'employeurs le plus représentatif et, d'autre part, par les groupements professionnels d'ingénieurs les plus représentatifs.

Art. 8. — Le président et le vice-président sont nommés pour une année, ils sont rééligibles sous la condition d'alternance de l'article précédent.

Le président et le vice-président ne pourront appartenir à la même catégorie.

Art. 9. — A défaut du président ou du vice-président, les membres présents élisent un président de séance.

Art. 10. — La commission ne peut délibérer que si le nombre des présents dépasse la moitié de celui des membres en exercice.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des votants. En cas de partage, la voix du président ou du membre qui le remplace est prépondérante.

Art. 11. — Les fonctions de membre de la commission sont honorifiques.

Art. 12. — Le directeur général de l'enseignement technique aura voix consultative à la commission. Il pourra s'y faire suppléer par un délégué qui jouira des mêmes droits. Il remplira, au contentieux, les fonctions de commissaire du Gouvernement, donnera ses conclusions écrites ou orales sur chacun des cas soumis à la commission.

Art. 13. — Il y a, auprès de la commission, un secrétaire greffier nommé par le ministre de l'éducation nationale et choisi parmi les fonctionnaires appartenant au service de l'administration centrale ayant

dans ses attributions l'instruction écrite des affaires qui doivent être soumises à la commission.

Art. 14. — Les actes administratifs statuant sur toutes les questions concernant les titres d'ingénieur diplômé rendus après délibération de la commission, mentionnent que la commission des titres d'ingénieur a été entendue.

Art. 15. — Au contentieux, le rapport est fait par un des membres de la commission désigné par le président en exercice, à son défaut par le vice-président, en cas d'empêchement de l'un et de l'autre, par le membre le plus âgé de la commission. Le rapporteur résumera le fait et les moyens sans ouvrir son avis.

Art. 16. — Après le rapport qui est fait en séance sur chaque affaire par un des membres, les parties peuvent présenter leurs observations, soit en personne, soit par mandataire.

La décision motivée est prononcée en audience, après délibéré hors la présence des parties.

Art. 17. — Les décisions contentieuses prises par la commission des titres d'ingénieur sont lues en séance, transcrites sur le procès-verbal des délibérations et signées par le président, le rapporteur et le secrétaire. Il y est fait mention des membres ayant délibéré.

Art. 18. — Toutes les règles générales de la procédure dont l'application n'a pas été écartée par une disposition formelle ou n'est pas conciliable avec l'organisation de la commission doivent être observées devant cette assemblée lorsqu'elle statue au contentieux.

Fait à Mercy-le-Haut, le 3 août 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le ministre de l'éducation nationale,*

AIMÉ BERTHOD.

## Régime des accessoires de solde du personnel colonial

### RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Mercy-le-Haut, 24 août 1934.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Au cours des trente dernières années, la réglementation des accessoires de solde attribués aux fonctionnaires coloniaux a été dominée par des principes directeurs différents, allant de la tutelle la plus stricte jusqu'à la liberté la plus totale, en passant par le contrôle plus ou moins étroit.

Le système qui mettait en tutelle les chefs de colonies en ne leur laissant aucune initiative en matière de réglementation des indemnités à accorder au personnel pouvait, à la rigueur, se concevoir à un mo-

ment où nos colonies étaient loin d'avoir un régime administratif aussi complexe que celui dont leur évolution normale les a dotés actuellement. Ce système, qui consistait en une énumération limitative des indemnités dont les taux étaient fixés dans un tarif, ne saurait présentement être envisagé, quelque désir que le pouvoir central manifeste de reprendre en mains un contrôle qui, depuis quelques années, n'était plus exercé

Le décret du 11 septembre 1920 avait donné aux hautes autorités locales toute latitude en matière de réglementation des accessoires de solde, en supprimant à la fois l'obligation de l'approbation préalable des textes concédant ces avantages et celle de l'envoi, en fin d'année, du relevé des allocations de cette catégorie. Désormais, les chefs de colonies étaient habilités à créer les indemnités qu'ils jugeaient utile de concéder avec les caractères les plus variés.

Sous l'empire de causes diverses et la pression des circonstances, le régime instauré depuis la mise en application du décret du 11 septembre 1920 s'est révélé générateur d'une floraison d'accessoires de solde dont le service est d'autant plus lourd pour les finances locales que les budgets se soldent par des déficits.

Le Comité colonial des économies auquel a été confié le soin de rechercher et de proposer toutes mesures propres à réduire les dépenses du personnel, et notamment à procéder à une révision du régime des indemnités, a émis l'avis qu'il importait de mettre fin aux prodigalités des colonies, tout en laissant aux chefs de ces dernières une large initiative dans une matière que seules les autorités locales sont capables de réglementer, mais sur laquelle il est indispensable d'exercer le contrôle le plus étroit.

Telle est la raison pour laquelle le présent décret prévoit que les chefs des gouvernements locaux continueront à réglementer par arrêtés les différentes indemnités limitativement énumérées. Seuls les arrêtés concernant les indemnités de fonctions, de responsabilité et de frais de bureau, devront faire l'objet d'une approbation ministérielle préalablement à leur mise en application parce que ces catégories d'émoluments sont plus susceptibles que d'autres de se prêter à des largesses, qui ne peuvent plus être admises.

La concession des indemnités de fonctions sera très étroitement réglementée, d'une part, par l'application des dispositions du décret du 4 avril 1934, dont la promulgation a été prescrite dans toutes les colonies et, d'autre part, par la définition qui a été donnée de cet accessoire de solde à l'article 4 du présent décret.

Enfin, il a été prévu que, dans certains cas, les hautes autorités locales auraient toujours la faculté de formuler des propositions en vue de la conces-

sion de certaines allocations non prévues par les textes existants, notamment les frais de service. Ces indemnités ne pourront être instituées que par voie de décret pris sur avis d'une Commission à constituer au ministère des Colonies.

Les dispositions du présent décret ne sauraient contrevenir à celles du décret du 11 avril 1934, qui fait une obligation aux chefs de colonies de soumettre à l'approbation ministérielle, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1935, les textes ou décisions comportant allocation d'accessoires de solde, y compris les avantages matériels de quelque nature qu'ils soient par les autorités locales, et imputées sur les budgets généraux, locaux, d'emprunt, annexes, ou autres. En effet, le décret du 11 avril 1934 n'a pas eu pour objet de réglementer le mode de concession des accessoires de solde, mais a soumis cette catégorie d'émoluments et avantages en nature à une sorte de revue comportant, à une date déterminée, approbation ministérielle, afin de procéder à l'inventaire complet des allocations actuellement concédées en sus du traitement et du supplément colonial. Les dispositions du présent décret resteront seules en vigueur après le 1<sup>er</sup> janvier 1935, concurremment d'ailleurs avec celles du décret du 4 avril 1934.

La nouvelle réglementation, combinée avec les mesures prises à l'occasion du règlement de certaines questions, doit avoir pour effet de réduire en nombre et en quotité les différents accessoires de solde alloués au personnel colonial. Désormais, la concession d'une indemnité devra être une mesure exceptionnelle, toujours justifiée par la rétribution d'un travail supplémentaire ou par le dédommagement d'une situation particulière.

Le présent décret qui est soumis à votre haute sanction a été rédigé dans l'esprit de ceux qui, en date du 4 avril 1934, ont eu pour objet, dans la métropole, de procéder sans délai au redressement financier du pays.

J'ai donc l'honneur, monsieur le Président, de vous prier de vouloir bien revêtir de votre signature le décret ci-joint et d'agréer l'hommage de mon profond respect.

*Le ministre des Colonies,*  
Pierre LAVAL.



Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des Colonies;  
Vu l'article 18 du sénatus consulte du 3 mai 1854;

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

Vu le décret du 11 septembre 1920 supprimant la formalité de l'approbation ministérielle préalable de

certaines arrêtés de gouverneurs généraux et gouverneurs;

Vu les décrets des 4 avril et 30 juin 1934, relatifs aux règles de cumul en matière de traitements;

Vu le décret du 11 avril 1934, relatif au régime des indemnités du personnel colonial,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions de l'article 3 du décret du 11 septembre 1920 concernant la réglementation des accessoires de solde et la suppression de l'obligation pour les chefs de colonies de faire approuver leurs arrêtés rendus en ces matières, sont abrogées.

ART. 2. — Des arrêtés des gouverneurs généraux, gouverneurs, chefs de colonies, commissaires de la République, chefs de territoires et de l'administrateur des îles Saint-Pierre et Miquelon, réglementent les conditions dans lesquelles sont attribuées aux colonies les accessoires de solde ci-après :

- 1° Supplément de fonctions de toute nature;
- 2° Indemnité de responsabilité;
- 3° Indemnité pour frais de bureau;
- 4° Indemnité pour perte d'effets;
- 5° Indemnité représentative de chauffage et d'éclairage.

Avant d'être mis à exécution, ces arrêtés devront être revêtus de l'approbation ministérielle, après avis d'une Commission dont la composition sera fixée ultérieurement. Exception est faite en ce qui concerne les indemnités pour perte d'effets, et représentative de chauffage et d'éclairage pour lesquelles ces formalités ne seront pas exigées.

Les suppléments de fonctions ne peuvent être attribués en sus du traitement, qu'aux fonctionnaires et agents chargés de fonctions indépendantes des obligations permanentes et ordinaires de leur grade ou emploi, afin de rémunérer les services particuliers que comptent ces situations spéciales.

ART. 3. — Dans le cas où les chefs de colonies ou de territoires désireraient créer des accessoires de solde n'entrant pas dans la catégorie de ceux énumérés à l'article 2 du présent texte, notamment des frais de service, il leur appartiendrait d'adresser au ministre des Colonies des propositions motivées. Les indemnités faisant l'objet de ces propositions doivent être instituées par décret pris après avis de la Commission prévue à l'article 2.

ART. 4. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures traitant des matières qui font l'objet du présent décret, sauf celles résultant de l'application du décret du 11 avril 1934 susvisé.

Fait à Mercy-le-Haut, le 24 août 1934.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :  
*Le ministre des Colonies,*  
Pierre LAVAL.

# COMMUNICATIONS PERSONNELLES

---

## Changements d'adresse

### *Ponts et Chaussées*

#### *Inspecteurs généraux.*

M. **Levesque**, 12 avenue Daniel Lesueur, Paris 7<sup>e</sup>.

#### *Ingénieurs en chef*

MM. **Cassagne**, 9, rue Perrégaux, Bône (Algérie).  
**Denis**, Jacques, 11 rue Lafayette, Nantes.  
**Durringer**, 11 rue du Palais, Chaumont.  
**Gramain**, 14, rue de Vert-Pré, Nevers.  
**Lefèvre**, François, à Nhatrang (Indochine).

#### *Ingénieurs ordinaires*

MM. **Aureillan**, 15 rue Royale, Saint-Cloud.  
**Bauzil**, à Segou (Soudan).  
**Bigorgne**, à Hanoï.  
**Bosc**, chemin de fer Dakar-Niger, à Dakar.  
**Cousin**, à Tam-Quan (Indochine).  
**Giacobbi**, Ingénieur aux Entreprises Industrielles et de Travaux Publics, Domaine de Presles, route de Cours par Cosne (Nièvre).  
**Henry Marc**, 10 boulevard Jules Faou, Lyon.  
**Lizée**, Fianarantsoa (Madagascar).  
**Reffey**, Cotonou (Dahomey).  
**de Vitry**, 10 boulevard Emile Augier, Paris 16<sup>e</sup>.

## Décès

MM. **Bresse**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.  
**Magnier**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en disponibilité.  
**Seignobos**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en activité.  
**Bailly**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en activité.  
**Mathieu** Félicien, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.  
**Sanson**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.  
**Ruffieux**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en congé hors cadres.

## Démissions

MM. **Aureillan**, Ingénieur des Ponts et Chaussées  
**Cheradame**, Ingénieur des Mines.

## Souscripteurs perpétuels

MM. **Lefèvre** François, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.  
**Moch**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.



# NOMINATIONS

Aux termes d'un décret en date du 13 juillet 1934, M. **Grelot** (Louis-Eugène-Adolphe), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, professeur à l'école nationale des ponts et chaussées, a été nommé sous-directeur de ladite école, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1934, en remplacement de M. l'inspecteur général Pigeaud, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Par arrêté du 19 juillet 1934, M. **Grelot**, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, sous-directeur de l'école nationale des ponts et chaussées, a été chargé, en outre, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1934, du service central d'études techniques, en remplacement de M. l'inspecteur général Pigeaud, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Par décret en date du 21 juillet 1934, M. **Guillot** (Jean-Edouard-Maurice), ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été nommé ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe, pour prendre rang du 1<sup>er</sup> juillet 1934.

**Tableau de classement des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) qui peuvent obtenir le grade d'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à la suite de l'examen professionnel ouvert en 1934 en application du titre II du décret du 2 avril 1922, modifié par décret du 9 mars 1931.**

MM. **Hombert** (Henri), ingénieur des travaux publics de l'Etat à Port-Sainte-Marie (Lot-et-Garonne).

**Clément** (Désiré), ingénieur des travaux publics de l'Etat à Annecy (Haute-Savoie).

## Tableau d'avancement des ingénieurs des mines.

Par arrêté du 9 août 1934 le tableau d'avancement des ingénieurs des mines a été fixé ainsi qu'il suit pour l'année 1934, savoir :

*Pour le grade d'inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe.*

### CADRE ORDINAIRE

Inscription antérieure.

Maintenue.

Inscription nouvelle.

Néant.

### CADRE DES SERVICES DÉTACHÉS

Inscription antérieure.

Maintenue.

Inscription nouvelle.

Néant.

*Pour le grade d'ingénieur en chef hors classe.*

M. **Lejeune**.

*Pour le grade d'ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe.*

M. **Richard**.

M. **Frenais de Coutard**.

*Pour le grade d'ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe.*

Inscriptions antérieures

Maintenues.

Inscriptions nouvelles.

M. **Cholin**.

M. **Vignal**.

*Pour le grade d'ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe.*

M. **Angot**.

## Tableau d'avancement des ingénieurs des ponts et chaussées.

Par arrêté du 9 août 1934 le tableau d'avancement des ingénieurs des ponts et chaussées a été fixé ainsi qu'il suit pour l'année 1934, savoir :

*Pour le grade d'inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe.*

### CADRE ORDINAIRE

MM. **Rocheray** (3<sup>e</sup> inscription), **Doniol** (3<sup>e</sup> inscription), **Girard, Lemoine, Gervais de Rouville, Jeannin**.

### CADRE DES SERVICES DÉTACHÉS

MM. **Thevenot, Ott, Scotto di Vettimo**.

*Pour le grade d'ingénieur en chef hors classe.*

MM. **Monseran, Girardot, Crescent, Naud, Aubertin, Divisia**.

*Pour le grade d'ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe.*

MM. **Thirion, De Brun, Pelissonnier, Surleau, Claudon, Gassier**.

*Pour le grade d'ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe.*

Inscriptions antérieures.

Maintenues.

Inscriptions nouvelles.

MM. **Chary, Duriez, Baste, Rapilly, Michel** (Henri), **Beau** (François), **Chalos, Jouveneaux, Gosselin, Delattre, Dupont, Herreman, Kirchner, Bachet, Buré, Varlet, Dondin, Labaeye, Aussel, Rumpler, Blanchard, Giran, Pietri.**

*Pour le grade d'ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe.*

MM. **Jacquart, Lacoste, Thiebaut, Salgues, Dor, Gaspard** (Roger).

*Pour le grade d'ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe.*

MM. **Alix, Teissier du Cros, Macarez, Pelnard-Considère, Lescanne, Dherse, Joubert, Chevereau, Carpentier, Dutilleul, Lamouroux, Gonon, Griveaud.**

#### Liste des élèves sortant de l'école nationale supérieure des mines ayant obtenu le diplôme d'ingénieur au corps des mines.

Par arrêté du 9 août 1934, le diplôme d'ingénieur au corps des mines a été accordé aux élèves ingénieurs sortant de l'école nationale supérieure des mines, dont les noms suivent :

MM. **Bureau** (Albert-Gabriel).  
**Richard** (Charles-Marie-Antoine-Joseph).  
**Frereau** (Aristide-Roger).  
**Latourte** (Jean-Marie-Jules).  
**Bernadet** (Robert-Jean).  
**Schneider** (Emile-Nicolas).  
**Samuel** (René).

Par décret du 29 juillet, M. **Arditti**, ingénieur des manufactures de l'État, a été nommé professeur titulaire du cours de chimie à l'école nationale des ponts et chaussées, en remplacement de M. Dubrisay, dont la démission a été acceptée.

Par décret du 22 août 1934, ont été nommés élèves ingénieurs des ponts et chaussées, pour prendre rang à dater du 16 octobre 1934, les ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État dont les noms suivent, savoir :

M. **Rossard** (Louis-Georges).  
M. **Duminy** (André-Lambert-Alphonse).

Par décret du 29 août 1934, rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, M. **Gourret**, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, chargé du service maritime du département des Bouches-du-Rhône, a été nommé directeur du port de Marseille et de ses annexes (canal de Marseille au Rhône, partie maritime, Port-de-Bouc, étangs de Caronte et de Berre).

Par décret du 30 août 1934, M. **Notté**, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, chargé du service maritime du département de la Loire-Inférieure, a été nommé directeur des ports maritimes de la Basse-Loire.

Par décret du 6 septembre 1934, ont été nommés élèves-ingénieurs des mines, les anciens élèves de l'école polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Couture** (Jean-Désiré).  
**Eyssautier** (Louis-Charles).  
**Gueronik** (Sacha-Raymond).

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

Par décret du 6 septembre 1934, ont été nommés élèves-ingénieurs des ponts et chaussées, les anciens élèves de l'école polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Legrand** (Michel-Philippe-Etienne-Marie).  
**Monneret** (Yves-Louis-Georges).  
**Marchal** (Maurice-Marie-Pierre).  
**Guillon** (Pierre-Fernand).  
**Labrot** (Francis-Pierre).  
**Charpentier** (Jean-Philippe-Hubert-Édouard).

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

Par décret du 6 septembre 1934, ont été nommés élèves-ingénieurs des ponts et chaussées, les anciens élèves de l'école polytechnique dont les noms suivent, qui ont souscrit, conformément aux dispositions de l'article 2 du décret du 9 mai 1920, l'engagement de servir pendant six années effectives dans les colonies, savoir :

MM. **Mook** (André).  
**Ahü** (Jean-Emile-Eugène).  
**Guérin** (Jacques-Charles).  
**Merlin** (Pierre-Ernest-Abel).

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

# MUTATIONS

Par arrêté du 19 juillet 1934, M. **Gourret**, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, remis par la chambre de commerce de Marseille à la disposition de l'administration des travaux publics, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Marseille, à dater du 16 juillet 1934, du service maritime du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. Bezault, admis à la retraite.

Par arrêté du 19 juillet 1934, M. **Gauthier**, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Saint-Flour, a été chargé, sur sa demande, à la résidence d'Aurillac, à dater du 16 juillet 1934, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Durand, savoir :

Arrondissement Ouest du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Cantal.

Service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département.

Par arrêté du 19 juillet 1934, M. **Lazard**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Metz, a été chargé, sur sa demande, à la même résidence, à dater du 1<sup>er</sup> août 1934, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Teissier du Cros, précédemment appelé à une autre destination :

1<sup>o</sup> Arrondissement de Metz-Nord du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Moselle ;

2<sup>o</sup> 2<sup>e</sup> arrondissement du service de contrôle d'études et travaux de lignes de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef Thirion.

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

Par arrêté en date du 24 juillet 1934, M. **Lochard**, inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des mines, précédemment détaché au service des mines de l'Indochine, a été réintégré dans le cadre ordinaire des mines.

Il sera chargé de la 2<sup>e</sup> division minéralogique du service ordinaire des mines, en remplacement de M. Bès de Berc, appelé à d'autres fonctions.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 15 août 1934.

A été rapporté l'arrêté du 28 juin 1934 chargeant M. **Crussard**, inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des mines, de la 2<sup>e</sup> division minéralogique du service ordinaire des mines. M. Crussard restera chargé de la 6<sup>e</sup> division minéralogique du service ordinaire des mines.

Par arrêté du 3 août 1934, M. **Peltier**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Bordeaux, a été mis, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> septembre 1934, à la disposition de la chambre de commerce de Marseille pour être chargé de la direction de l'outillage et des services techniques de ladite chambre.

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

Aux termes d'un arrêté du 3 août 1934 :

M. **Dupouy**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, sera attaché, sur sa demande, au service central des phares et balises, en remplacement de M. Besson.

M. **Besson**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, sera attaché, sur sa demande, au service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique en remplacement de M. Dupouy.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1934.

Aux termes d'un arrêté du 10 août 1934, M. **Piétri**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, à Fontainebleau, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, sera chargé, à la résidence d'Auxerre, à dater du 1<sup>er</sup> septembre 1934, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Gramain, appelé à une autre destination, savoir :

1<sup>o</sup> Service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Yonne ;

2<sup>o</sup> Service du canal du Nivernais et de la navigation de l'Yonne entre Armes et Auxerre ;

3<sup>o</sup> Service hydrométrique et d'annonce des crues de l'Yonne (en amont d'Auxerre) et de la Cure.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Aux termes d'un arrêté du 9 août 1934, M. **Desportes**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des mines, sera chargé, sur sa demande, à la résidence de Bé-

thune, à dater du 16 septembre 1934, du sous-arrondissement minéralogique d'Arras-Est, en remplacement de M. Chéradame, appelé à une autre destination.



Par arrêté du 20 août 1934, M. **Cottard**, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, remis par le ministère de la marine à la disposition de l'administration des travaux publics, a été mis à la disposition du directeur du port autonome de Bordeaux, à dater du 1<sup>er</sup> septembre 1934, en remplacement numérique de M. Peltier, appelé à une autre destination.



Aux termes d'un arrêté du 31 août 1934, M. **Ducousso**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, à Reims, sera chargé, sur sa demande, à la résidence de Moulins, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Valentin, appelé à une autre destination, savoir :

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

2<sup>o</sup> Arrondissement unique du service de contrôle d'études et travaux de la ligne de chemin de fer de Gannat à la Ferté-Hauterive.

Il sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département de l'Allier et au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Allier.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1934.

Par arrêté du 7 septembre 1934, M. **Jacquart**, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Auch, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Fontainebleau, à dater du 16 septembre 1934, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département de Seine-et-Marne, en remplacement de M. Pietri, appelé à d'autres fonctions.



Par arrêté du 10 septembre 1934, M. **Amante**, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Bougie, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Bône, des services ci-après désignés, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1934, en remplacement de M. Cassagne, admis à la retraite, savoir :

1<sup>o</sup> Circonscription de Bône des services des ponts et chaussées du département de Constantine ;

2<sup>o</sup> Circonscription de Bône du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général.



Par arrêté en date du 14 septembre 1934, M. **Nicolau**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées, remis, par le ministère des Colonies à la disposition de l'administration des Travaux Publics, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Chartres, à dater du 16 septembre 1934, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département d'Eure-et-Loir, en remplacement de M. **Leroux**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

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



## LÉGION D'HONNEUR

---

Par décret en date du 12 juillet 1934, rendu sur la proposition du ministre de la Marine.

M. **Combar nous**, Inspecteur général des ponts et chaussées, ingénieur général des Travaux Maritimes, a été promu au grade de commandeur de la Légion d'honneur.

~~~~~

Par décret en date du 10 juillet 1934, rendu sur la proposition du ministre de la guerre,

M. **Lecocq**, Ingénieur en chef des ponts et chaussées a été promu au grade d'officier de la Légion d'honneur.

~~~~~

Par décret en date du 5 août 1934, rendu sur la proposition du ministre des Travaux Publics,

M. **Perret** Henri, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur à Marseille de la Société des grands travaux de Marseille, a été promu au grade d'officier de la Légion d'honneur.

---

---

## Réponses aux questions écrites posées aux Ministres

---

G.o. du 4 août 1934

8221. — M. **Berthezene** expose à M. le ministre des finances que dans un petit chef-lieu de canton un greffier de paix, qui perçoit 5.496 fr. de traitement ou indemnité, fait en même temps fonction de secrétaire de mairie depuis quatorze ans aux appointements de 4.000 fr. sans retraite; et demande si, en vertu des nouveaux décrets-lois, il lui sera possible de cumuler ses deux modestes fonctions qui lui sont nécessaires pour vivre. (*Question du 13 avril 1934.*)

*Réponse.* — Les conditions suivant lesquelles pourront être autorisés les cumuls de plusieurs fonctions seront examinées par la commission prévue à l'article 1<sup>er</sup> du décret du 4 avril 1934. Sous réserve des décisions de cette commission, la question paraît comporter une réponse affirmative.

▼

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

---

## **Commission d'instruction de l'index économique électrique**

Par arrêté du 20 juillet 1934, M. **Suquet**, inspecteur général des ponts et chaussées, est nommé membre de la commission susvisée, au titre des représentants de l'administration, en remplacement de M. Prince, inspecteur général des ponts et chaussées, admis à la retraite.

M. Suquet remplira les fonctions de président de ladite commission.

## **Comité d'électricité**

Par arrêté du 29 juillet 1934, a été nommé membre du comité d'électricité, jusqu'au 31 décembre 1934 :

*Au titre de représentant du ministère  
des travaux publics.*

M. **Rossignol de Fargues**, ingénieur des ponts et chaussées, en remplacement de M. Ourson, admis à la retraite.

Par arrêté du 27 juillet 1934, ont été désignés pour remplir, pendant l'année 1934, les fonctions ci-après au comité d'électricité :

Secrétaire. — M. Rossignol de Fargues, ingénieur des ponts et chaussées.

Secrétaire adjoint. — M. Besson, ingénieur des ponts et chaussées.

## **Commission des distributions d'énergie électrique.**

Par arrêté du 27 juillet 1934, l'article 4 de l'arrêté du 26 janvier 1933, portant organisation de la commission des distributions d'énergie électrique, a été modifié ainsi qu'il suit :

« Il est institué auprès de la commission des distributions d'énergie électrique un secrétariat dont les membres sont désignés par arrêté ministériel et qui est composé de la manière suivante :

« Un ingénieur en chef ou un ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, secrétaire avec voix délibérative. »

Par arrêté du 27 juillet 1934, a été nommé membre de la commission des distributions d'énergie électrique jusqu'au 31 décembre 1934 :

*Au titre de représentant du ministère  
des travaux publics.*

M. **Schwartz**, en remplacement de M. Couturier, admis à la retraite.

A été désigné pour remplir auprès de la commission des distributions d'énergie électrique, jusqu'au 31 décembre 1934, les fonctions ci-après :

Secrétaire. — M. Rossignol de Fargues, ingénieur des ponts et chaussées, en remplacement de M. Ourson, admis à la retraite.



# Modifications dans la répartition des Services

---

## Modifications dans la répartition des services

Par arrêté du 13 août 1934, le service ordinaire des ponts et chaussées du département des Hautes-Alpes a été réparti à nouveau de la manière suivante en trois arrondissements d'ingénieur, à dater du 1<sup>er</sup> septembre 1934, savoir :

### *Arrondissement de Gap-Ouest.*

M. **Thier**, ingénieur des travaux publics de l'État, chargé de l'intérim à Gap.

6 subdivisions.

Aspres-sur-Buech, Laragne, Serres, Tallard, Trescleoux, Veynes.

### *Arrondissement de Gap-Est.*

M. **Olivier Martin**, ingénieur des ponts et chaussées à Gap.

7 subdivisions.

Chorges, Embrun, Gap, Saint-Bonnet (Nord), Saint-Bonnet (Sud), Savines, Guillestre-Route des Alpes.

### *Arrondissement de Briançon.*

M. **Lambert de Frondeville**, ingénieur des ponts et chaussées à Briançon.

5 subdivisions.

Briançon, Château-Queyras, Guillestre, l'Argentière, Monétier-les-Bains.

---

## PAGE RÉCRÉATIVE

---

Des camarades ont assez souvent demandé pourquoi le Bulletin ne comportait pas une page récréative.

Nous insérerons très volontiers les mots croisés, récréations mathématiques, problèmes de bridge, etc., que les camarades voudront bien envoyer.

---

*Adresser toute la correspondance relative au Bulletin au camarade **Prot**, au ministère des Travaux Publics, 244, Boulevard Saint-Germain, Paris (VII<sup>e</sup>).*

---

# ADJUDICATIONS

*Le Bulletin du P. C. M. comportera désormais une rubrique "ADJUDICATIONS".*

*Dans cette rubrique figureront, d'une part, les adjudications ouvertes ou susceptibles d'être ouvertes prochainement au moment de la parution de chaque numéro et, d'autre part, l'indication des rabais obtenus lors des adjudications récentes.*

*Les Camarades sont très instamment priés de vouloir bien alimenter régulièrement cette rubrique en m'adressant ou en adressant directement au Camarade PROT, chargé de la rédaction du Bulletin, les renseignements nécessaires.*

*Le numéro de novembre paraîtra, sauf imprévu, le 10 novembre, les insertions devront parvenir avant le 5 novembre.*

*Le Président : E. JOYANT.*

## Service de la Navigation entre la Belgique et Paris

Le vendredi 12 octobre 1934, il sera procédé par M. le Préfet de l'Oise, à l'adjudication au rabais, sur soumission cachetée, des travaux de **construction de défenses de rives en palplanches métalliques dans le bief de Sampigny.**

Ces travaux sont divisés en deux lots qui seront adjugés séparément et qui sont évalués comme il suit :

Premier lot :

Fourniture de tôles de couronnement 180.000 fr.

Deuxième lot :

Travaux à l'entreprise :

Battage de rideau de palplanches métalliques . . . . .	168.551,62
Pose de tôles de couronnement . . . . .	28.180,00
<hr/>	
Total . . . . .	196.731,62
Travaux en régie . . . . .	78.790,00
Somme à valoir . . . . .	44.478,88

Total général . . . . . 320.000,00

## Service Ordinaire et Vicinal de la Meuse

Il sera procédé à la Préfecture de Bar-le-Duc, vers fin octobre ou au début de novembre 1934, aux adjudications ci-après :

Travaux de **cylindrages et piochages à traction mécanique des matériaux d'empierrement sur R.N. et chemins vicinaux**, pendant la période du 1<sup>er</sup> janvier 1935 au 15 décembre 1939; un seul lot pour l'ensemble du département.

**Fourniture en 1935 de gravillon de Moselle** à livrer pour l'entretien des routes nationales et chemins vicinaux de l'arrondissement du Sud (arrondissement de Bar-le-Duc et Commercy) : 4 lots différents.

**Manutentions et transports sur routes des matériaux d'empierrement** destinés aux routes nationales et chemins vicinaux du département : 21 lots différents.



## Service Ordinaire de la Corse

Une adjudication restreinte au rabais aura lieu prochainement à Ajaccio pour les **travaux de remplacement des ponts en bois** de Solenzara, de Polischello et Renajo, sur la route forestière de Solenzara à Pizzaneze, par des ouvrages en maçonnerie.

Montant des travaux à l'entreprise :

1 <sup>er</sup> lot	632.000 fr.
2 <sup>e</sup> lot	422.000 fr.

Les demandes d'admission doivent être adressées à M. Méchin, Ingénieur en chef des ponts et chaussées à Ajaccio avant le 15 octobre 1934.



## Service Ordinaire de la Vienne

Un concours doit être ouvert pour la reconstruction du pont suspendu de la Roche Posay, sur la route nationale n° 725, à la traversée de la Creuse.

Les demandes doivent être adressées à M. Bonisseau, ingénieur en chef à Poitiers, avant le 16 octobre 1934.



## Service Ordinaire et Vicinal du département de Loir-et-Cher

Un concours doit être ouvert pour la reconstruction et l'élargissement d'un pont de 100 mètres de portée environ, franchissant le Cher, entre Saint-Julien-sur-Cher et Villefranche-sur-Cher et donnant passage à la route nationale n° 722.

Ce concours portera à la fois sur l'étude du projet et sur l'exécution des travaux.

Les demandes devront être adressées par lettre recommandée à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Blois, avant le 15 octobre. La liste des personnes admises à concourir sera arrêtée par M. le Ministre des Travaux Publics et ces personnes avisées de leur admission recevront à ce moment le devis-programme du concours et un modèle de soumission.

### Service Ordinaire et Vicinal du département de la Moselle

Le 11 octobre 1934, il sera procédé à la préfecture de la Moselle à l'adjudication publique de travaux de pavage et de revêtement bitumineux à exécuter sur les routes nationales n° 55 et 57, dans la traverse de Metz, le tout formant 4 lots dont les estimations sont les suivantes :

Fourniture de pavés :

1<sup>er</sup> lot. — Route nationale n° 57 :  
Travaux à l'entreprise ..... 122.500  
Somme à valoir ..... 7.500

Total..... 130.000

2<sup>e</sup> lot. — Route nationale n° 57 :  
Travaux à l'entreprise ..... 102.900  
Somme à valoir ..... 7.100

Total..... 110.000

Exécution de pavage sur la route nationale n° 53 (3<sup>e</sup> lot) et revêtement bitumineux de la route nationale n° 55 (4<sup>e</sup> lot).

3<sup>e</sup> lot. — Route nationale n° 57 :  
Travaux à l'entreprise ..... 61.390  
Somme à valoir ..... 4.610

Total..... 66.000

4<sup>e</sup> lot. — Route nationale n° 55 :  
Travaux à l'entreprise..... 87.705  
Somme à valoir ..... 7.295

Total..... 95.000

### Port autonome du Havre

A une date qui sera fixée ultérieurement, il sera procédé par M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port autonome du Havre, à l'adjudication au rabais des travaux de construction de 6 ducs d'albe et d'un ouvrage en palplanches métalliques le long du quai de Honfleur.

Les travaux sont évalués comme il suit :

Travaux à l'entreprise.....	416.500
Somme à valoir.....	73.500
	<hr/>
Total général.....	490.000

### Service de la Navigation du département de Saône-et-Loire

Le samedi 27 octobre 1934, il sera procédé à la Préfecture de Saône-et-Loire à l'adjudication des travaux de fourniture de dalles en béton armé pour perrés de flottaison entre les P. K. 5.836 à 11.000, 44.800 à 46.200 et 88.416 à 100.500.

Les travaux sont évalués comme il suit :

Dépense à l'entreprise .....	167.575
Somme à valoir .....	2.425
	<hr/>

Total général..... 170 000

### Département de l'Ain

Adjudication du 18 août 1934

pour **élargissement et remise en état de la route nationale 436**, et comportant une prévision de dépense de 130.000 francs.

I) Extrait des prix du détail estimatif.  
Fouilles pour encaissement, transports en dépôt — 1.208 m<sup>3</sup> — le mètre cube ..... 8,00  
Façon de blocage (cube mis en œuvre : 1.125 m<sup>3</sup>), le m<sup>3</sup> ..... 4,00  
Fourniture de pierres brutes, (1.688 m<sup>3</sup>), le m<sup>3</sup> ..... 30,00  
Fourniture de pierres cassées (1.000 m<sup>3</sup>), le m<sup>3</sup> ..... 40,00  
Fourniture de matière d'agrégation (170 m<sup>3</sup>), le m<sup>3</sup> ..... 25,00  
Fourniture de sable-gravillon pour goudronnage (85 m<sup>3</sup>), le m<sup>3</sup> ..... 40,00  
Répandage de matériaux pour cylindrage, y compris réglage, épandage de la matière d'agrégation et balayage (1.000 m<sup>3</sup>), le m<sup>3</sup> 4,00

II) Rabais d'adjudication.

M. Abel, à Bourg .....	25 %
Mme Vve Chapelle et ses fils, à Saint-Etienne-des-Oullières (Rhône) .....	19 %
Mme Vve Duboisset, à Bourg .....	20 %
M. Santamaria, à Moingt-Montbrison (Loire) .....	18 %
M. Marion, à Chatillon-sur-Chalaronne (Ain) .....	15 %
MM. Fournery et Tixier, à Saint-Trivier-sur-Moignans (Ain) .....	8 %

## Département de l'Allier

Adjudication du 31 août 1934.

1<sup>er</sup> lot, n° 107 :

Reconstruction d'un mur de soutènement  
(R.N. 495) comportant une prévision  
de dépense de ..... 42.000 fr.

2<sup>e</sup> lot : n° 108 :

Construction de bordures de trottoirs et  
demi-caniveaux (traverse de Montluçon)  
et comportant une prévision de  
dépense de ..... 270.000 fr.

I) Extrait des prix du détail estimatif.

1<sup>er</sup> lot : n° 107 :

Maçonnerie de moellons ordinaires, le m<sup>3</sup> .. 74,50

2<sup>e</sup> lot : n° 108 :

Bordures de trottoir en béton de ciment  
fondu, le mètre ..... 33,85

Pavage sur sable en pavés neufs de béton de  
ciment fondu, le m<sup>2</sup> ..... 71,40

Déblais de toutes natures pour fouilles des  
fondations, le m<sup>3</sup> ..... 16,20

Aqueducs circulaires de 0 m. 50 de diamètre,  
le mètre ..... 54,00

Aqueducs circulaires de 0 m. 40 de diamètre,  
le mètre ..... 42,00

Fonte moulée pour trappes de regards de vi-  
site, le kgr. .... 2,90

II) Rabais à l'adjudication.

1<sup>er</sup> lot :

M. Bartois G., à Saint-Germain-des-Fossés 23 %  
M. Griffet Lacarin, à Vichy ..... 8 %  
MM. Serpollet et Cie, à Cusset ..... 4 %

2<sup>e</sup> lot :

Société Centrale Française d'Entreprise, à  
Montluçon ..... 40 %

MM. Bastianelli Fres, à Montluçon ..... 38 %

M. Bideau Antoine, à Montluçon ..... 37 %

M. L. Cassier, à La Chapelaude ..... 26 %

A. Michard, à Montluçon ..... 25 %

## Département des Côtes-du-Nord

Adjudication du 30 août 1934

pour **l'élargissement du pont de Souzain** com-  
portant une prévision de dépense de 250.000 francs.

I) Extrait des prix du détail estimatif.

Déblais de toute nature, le m<sup>3</sup> ..... 20,00

Gros béton de fondation, le m <sup>3</sup> .....	250,00
Gros béton coffré (bordure, caniveau), le m <sup>3</sup> ..	450,00
Maçonnerie ordinaire au mortier de chaux hydraulique, le m <sup>3</sup> .....	150,00
Béton armé, y compris parements, le m <sup>3</sup> ..	660,00
Rejointoiements (au mortier de ciment), le m <sup>2</sup> ..	18,00
Maçonnerie de pierre sèche, le m <sup>3</sup> .....	60,00
Maçonnerie de briques, le m <sup>3</sup> .....	550,00
Perré à pierre sèche, le m <sup>2</sup> .....	25,00
Remblai sous chaussée, le m <sup>3</sup> .....	15,00
Fers (garde-corps et contreventements), le kgr. ....	2,50
Reconstruction de la chaussée, le m <sup>2</sup> .....	14,40
Chape au mortier de ciment, le m <sup>2</sup> .....	16,00
Acier rond pour armatures, le kgr. ....	2,50
Démolition du parapet et du trottoir, le m.	20,00

(Il y a lieu de remarquer que les prix du béton armé et de la maçonnerie tiennent compte des importantes sujétions résultant des arrachements nécessaires pour obtenir une bonne liaison des ouvrages nouveaux avec les anciens).

II) Rabais à l'adjudication.

Les rabais obtenus ont été respectivement, de 16, 21, 22 et 23 %.

## Département des Hautes-Pyrénées

Adjudication du 30 août 1934

pour **reconstruction de murs de soutènement**  
et comportant une prévision de dépense de :

1 <sup>er</sup> lot	300.000 fr.
2 <sup>e</sup> lot	200.000 fr.

I) Extrait des prix du détail estimatif.

Déblais d'emprunt, employés en remblai, le m <sup>3</sup> ..	12,00
Déblais rocheux, y compris transport, le m <sup>3</sup> ..	20,00
Cailloux cassés à l'anneau de 0,07, le m <sup>3</sup> ....	50,00

Béton pour fondation, y compris les fouilles  
et maçonnerie ordinaire rejointoyée, y com-  
pris démolition de vieilles maçonneries et  
rangement des pierres pour drains, le m<sup>3</sup> 90,00

II) Rabais à l'adjudication

1<sup>er</sup> lot :

Société Drouhard Fres, à Paris ..... 12 %

M. P. Arnaud, à Luz-Saint-Sauveur ..... 15 %

M. J. Fraisse, à Albi ..... 2 %

Entreprise Générale du Sud-Ouest, à Tarbes 22 %

M. Joaquim Rami, à Bagnères-des-Bigorre.. 13 %

2<sup>e</sup> lot :

M. J. Fraisse, à Albi ..... 2 %

M. Joaquim Rami, à Bagnères ..... 19 %

Entreprise Générale S.O., à Tarbes ..... 28 %

M. A. Croza, à Cauterets ..... 18 %

**Département de la Seine-Inférieure**  
**Services Ordinaire et Maritime**

Adjudications du 12 septembre 1934

**Réfection de chaussées pavées**

1<sup>er</sup> lot 113.170 fr.  
2<sup>e</sup> lot 283.350 fr.

I) Extrait des prix du détail estimatif.

1 <sup>er</sup> lot :	
Fourniture de sable à pied-d'œuvre, le m <sup>3</sup> ..	45,00
Démolition de chaussée pavée, le m <sup>2</sup> .....	3,50
Façon de pavage, le m <sup>2</sup> .....	10,00
2 <sup>e</sup> lot :	
Fourniture de sable à pied d'œuvre... 40 et	50,00
Chargement, déchargement et transport de	
matériaux à une distance d'un kilomètre,	
la tonne .....	5,00
Plus-value pour transport de matériaux à plus	
d'un kilomètre, la tonne hectométrique...	0,15
Démolition de chaussée pavée .....	3,50
Retaille de pavés d'échantillon, l'unité.....	0,26
Façon de pavage en pavés neufs, le m <sup>2</sup> ....	8,00
Façon de pavage en pavés retaillés, le m <sup>2</sup> ..	10,00

II) Résultats de l'adjudication.

Taux du rabais :

1<sup>er</sup> lot : R. N. n<sup>os</sup> 15 bis A, 25 et 28 (traverses  
d'Eu et de Blangy) :

	Rabais
Entreprises Morineau .....	10 %
Sté « Les Pavés de l'Ouest », à Nantes (adjudicataire) .....	21 %
A. Chouard, à Biessard.....	5 %
A. Durieu, à Neufchâtel-en-Bray .....	12 %
Sté Anonyme de Travaux et Construction de Routes (majoration) .....	10 %
2 <sup>e</sup> lot R. N. N <sup>os</sup> 24 et 25 (traverses du de Bolbec et de Cany-Barville) :	
M. Chiren, au Havre.....	26 %
Berse et Cie, au Havre .....	26 %
Q. Dieppedalle, au Havre .....	26 %
Sté Générale des Routes Economiques.....	7 %
Sté « Les Pavés de l'Ouest », à Nantes.	20 %
G. Leprévost, au Havre (adjudicataire)....	27 %
A. Robert, au Havre .....	26 %

Adjudication du 12 septembre 1934

**ROUTE NATIONALE N<sup>o</sup> 28, de ROUEN**  
**à SAINT-OMER**

(Ancien chemin de grande communication n<sup>o</sup> 28)

*Réfection de la chaussée et de ses dépendances*  
entre le P.K. 36,770 et 38,228,

Comportant une prévision de dépenses  
de 318.182 francs.

I) Extrait des prix du détail estimatif :

Fourniture à pied d'œuvre de calcaire ou si-	
lex de blocage 15/25, le m <sup>3</sup> .....	60,00
Fourniture à pied d'œuvre de silex 5/15, le	
m <sup>3</sup> .....	60,00
Emploi de blocage de fondation, le m <sup>3</sup> ....	11,80
Exécution d'une première couche en silex	
5/15 le m <sup>3</sup> .....	14,60
Exécution de la couche de roulement en dio-	
rite ou porphyre 4/7, le m <sup>3</sup> .....	22,50
Exécution de bordures en béton, le m. l....	28,00

II) Résultats de l'adjudication :

Entreprises soumissionnaires	Rabais
Bitume Liquide .....	2 %
Société Routière Colas .....	13 %
Entreprises Morineau (adjudicataires)....	25 %
A. Chouard .....	10 %
Sté Générale des Routes Economiques....	12 %

Adjudications du 5 septembre 1934

**FOURNITURE DE PAVES NEUFS**

1<sup>er</sup> lot : 190.900 francs

2<sup>e</sup> lot : 186.000 francs

Extrait des prix de détail estimatif :

1<sup>er</sup> lot :

Pavés neufs à l'échantillon 14/20/14, livrés	
à Eu, l'unité .....	2,30

2<sup>e</sup> lot :

Pavés neufs à l'échantillon 14/20/14, livrés	
à quai ou en gare Le Havre, l'unité.....	2,10
Pavés neufs à l'échantillon 14/20/14, livrés	
en gare Cany-Barville ou en gare Bolbec,	
l'unité .....	2,40

II) Résultats des adjudications :

Taux du rabais :

1<sup>er</sup> lot : R. N. n<sup>o</sup> 25 (traverse d'Eu) :

M. Pierre Barult, exploitant de carrières à	
Louvigné-du-Désert (I.-et-V.) .....	13 %
MM. Brault frères, à Louvigné-du-Désert	
(I.-et-V.) (adjudicataires) .....	14 %
Sté Anonyme des Carrières de l'Ouest, 5,	
avenue de Friedland, Paris (8 <sup>e</sup> ).....	11 %
Sté Anonyme des Entreprises Morineau,	
Grand-Quevilly (S.-I.) .....	6 %
Société « L'Avenir », à Louvigné-du-Désert	
(I.-et-V.) .....	10 %

2<sup>e</sup> lot : R. N. n<sup>os</sup> 14 et 25 (traverses du Havre,  
de Bolbec et de Cany-Barville).

2<sup>e</sup> lot : R. N. n<sup>os</sup> 14 et 25 (traverses du Havre, M. Pierre Brault, exploitant de carrières à Louvigné-du-Désert (I.-et-V.) (adjudicataire) . . . . . 17 %  
 MM. Brault frères, à Louvigné-du-Désert (I.-et-V.) . . . . . 16 %  
 Sté Anonyme des Carrières de l'Ouest, 5, avenue de Friedland, Paris (8<sup>e</sup>) . . . . . 11 %  
 Société Anonyme des Entreprises Morineau, Grand-Quevilly (S.-I.) . . . . . 10 %

**Département de la Loire-Inférieure**

Adjudication du 30 Août 1934  
 pour

**construction d'un barrage éclusé sur le Brivet à Méan**

3<sup>e</sup> lot  
 (Terrassements et dragages)

et comportant une prévision de dépense de 300.000 francs.

I) *Extrait des prix du détail estimatif.*

Extraction de déblais . . . . . le m <sup>3</sup>	10 »
Dragage de vase et sable vaseux.. —	6 50
Emploi de terre en remblais . . . . . —	4 75
Plus-value pour remblais pilonnés ou corroyés . . . . . —	3 »
Transports de déblais par chalands et évacuation en Loire . . . . . —	6 »

II) *Rabais à l'adjudication*

A. Durand-Lhéritier, 44, Bd Clemenceau à Perpignan ( <i>adjudicataire</i> ) . . . . .	54 %
Société coopérative ouvrière de Construction et Travaux publics « La Tourangelle », 34, rue Bernard-Palissy, à Tours . . . . .	31 %
Entreprise A. Dodin, 4, avenue Pasteur, à Nantes . . . . .	14 %
Entreprise L. Mercier, 187, rue Basse, à Caen . . . . .	43 %
Doucet-Bouas et Chognot, 4-8, rue de Marans, Surgère . . . . .	32 %
Entreprise « Le Guillou », 2, rue Didienne, à Nantes . . . . .	13 %

**Département du Gard**

Adjudication du 25 Août 1934  
 pour les

**travaux de répandage de 400 tonnes de goudron bitume et de 400 tonnes d'émulsion de bitume**

et comportant une prévision de dépense de 125.000 fr.

I) *Extrait des prix du détail estimatif*

Dépotage de goudron bitume . . . . . la T.	20 »
Transport de goudron bitume . . . . . la Tk.	2 »
Répannage de goudron bitume . . . . . la T.	120 »
Répannage d'émulsion de bitume . . . la T.	100 »
Transport d'émulsion de bitume . . . la Tk.	2 »

II) *Rabais à l'adjudication*

Société de Pavage et des Asphaltes, 8, rue Sarrette, à Bordeaux . . . . .	33 %
Société « Le Bitume Liquide » à Paris . . . . .	11 %
Grégut Albert à Nîmes . . . . .	17 %
Société Général des Gaz du Midi à Gap . . . . .	17 %
Société « La Route », à Paris . . . . .	7 %

**Département des Basses-Alpes**

Adjudication du 13 Septembre 1934  
 pour la

**construction d'un pont en maçonnerie à 3 arches elliptiques de 9 m. 15 et 8 m. 75 d'ouverture au P. K. 14,800**

Commune de St-Paul, sur la route nationale n<sup>o</sup> 202 de Thonon à Nice (route des Alpes) par les cols et comportant une prévision de dépense de 175.000 fr.

I) *Extrait des prix du détail estimatif*

Déblais d'emprunt transporté à une distance moyenne de 30 mètres . . . . . le m <sup>3</sup>	8 »
Fondation de chaussée . . . . . le m <sup>2</sup>	7 50
Pierres cassées à l'anneau de 0,08 . . . le m <sup>3</sup>	32 »
Matière d'agrégation . . . . . le m <sup>3</sup>	16 »
Répannage d'un m <sup>3</sup> de pierres cassées . . . . .	2 »
Répannage d'un m <sup>3</sup> de matière d'agrégation . . . . .	1 80
Forme d'encaissement . . . . . le m.	1 50
Banquette de sûreté . . . . . le m.	26 »
Déblais de toute nature pour fondation d'ouvrages d'art . . . . . le m <sup>3</sup>	18 »
Béton de chaux hydraulique . . . . . le m <sup>3</sup>	84 »
Béton de ciment . . . . . le m <sup>3</sup>	162 »
Béton maigre de chaux hydraulique . le m <sup>3</sup>	70 »
Béton armé . . . . . le m <sup>3</sup>	340 »
Maçonnerie de moellons ordinaires . . le m <sup>3</sup>	125 »
Maçonnerie de moellons têtus . . . . le m <sup>3</sup>	188 »
Pierres rangées à la main . . . . . le m <sup>3</sup>	19 »
Perré à pierres sèches . . . . . le m <sup>2</sup>	18 »
Parements vus de maçon. ordinaire . le m <sup>2</sup>	12 »
Parements vus de maçonnerie de moellons têtus . . . . . le m <sup>2</sup>	18 »
Enduit au mortier de ciment . . . . . le m <sup>2</sup>	16 »
Chape au mortier de chaux et contre-chape au goudron . . . . . le m <sup>2</sup>	15 »
Bois de mélèze . . . . . le m <sup>3</sup>	340 »
Acier pour béton armé . . . . . le kg.	2 »
Fer forgé pour garde-corps . . . . . le kg.	3 »
Fer cornière pour bordure de trottoir . le kg.	2 »

II) Rabais d'adjudication

Travaux adjugés à M. Victor Bienvenu,  
entrepreneur à Barcelonnette, moyennant  
un rabais de..... 18 %

**Département des Basses-Alpes**

Adjudication du 17 Septembre 1934  
pour

**l'élargissement de la Route Nationale N° 207  
à Manosque**

et comportant une prévision de dépense de 112.000 fr.

I) Extrait des prix du détail estimatif

Déblais de toute nature (non compris le transport..... le m <sup>3</sup>	6	»
Fondation en pierres brutes à 0 m. 20 d'épaisseur..... le m <sup>2</sup>	8	»
Pierres cassées à l'anneau de 0,08... le m <sup>3</sup>	40	»
Maçon. de béton de chaux hydraul. le m <sup>3</sup>	94	»
Maçonnerie ordinaire..... le m <sup>3</sup>	100	»
Parements vus de maçon. ordinaire. le m <sup>2</sup>	7	»

II) Rabais à l'adjudication

Un rabais de 31 % a été consenti.



# CHRONIQUE DES TRAVAUX

SERVICE SPÉCIAL DE LA NAVIGATION BELGIQUE-PARIS-EST

## Canal latéral à la Marne

### CONSOLIDATION ET ÉLARGISSEMENT DU PONT-CANAL SUR LA SAULX, A VITRY-LE-FRANÇOIS

Le canal latéral à la Marne franchit la rivière « La Saulx », un peu en aval de Vitry-le-François, au moyen d'un pont-canal en maçonnerie supporté par trois arches en maçonnerie en plein cintre de 10 mètres d'ouverture et deux arches en anse de panier de 6 m. 50 d'ouverture.

tards à la navigation et occasionnait de fréquents encombrements de bateaux.

D'autre part, le pont-canal, qui avait souffert pendant la guerre et qui n'avait été réparé depuis lors que très sommairement, nécessitait une restauration complète et une consolidation importante.

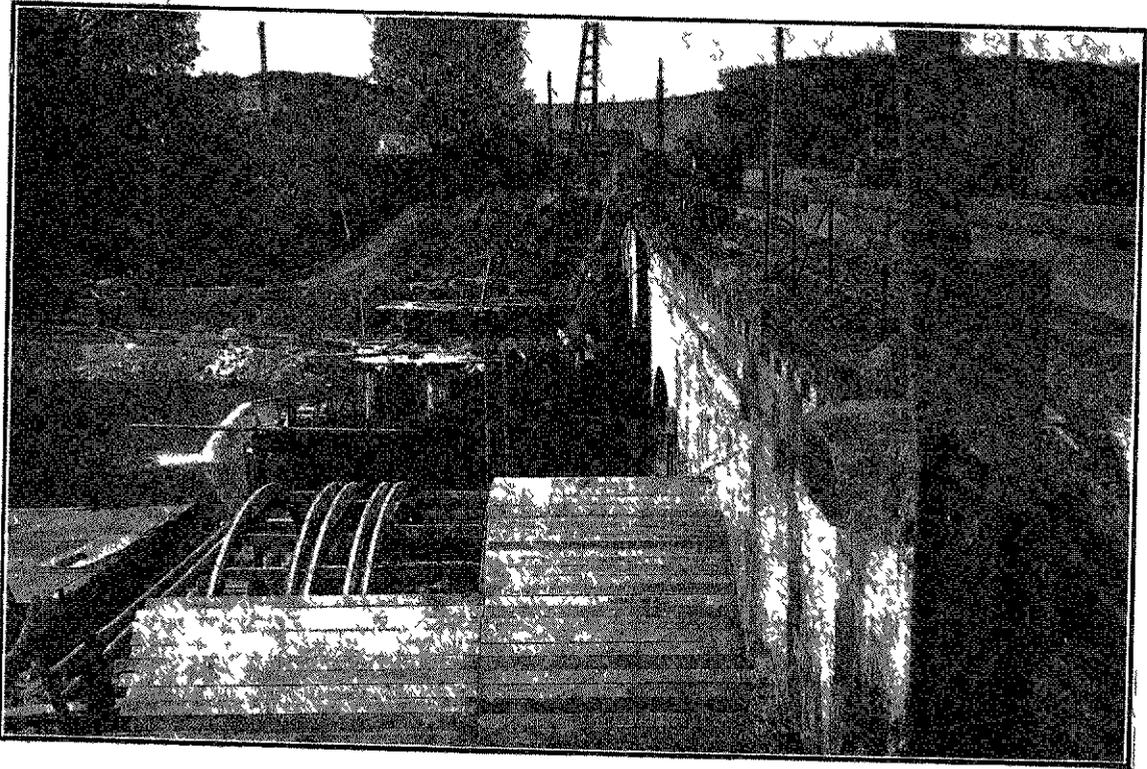


FIG. 1. — Prolongement des voûtes.

Ce pont-canal, dont la bache ne livrait passage qu'à une seule voie de bateaux, se trouve immédiatement en amont de l'écluse de Vitry-le-François qui est la première écluse du canal latéral à la Marne sur lequel viennent se réunir le canal de la Marne au Rhin et le canal de la Marne à la Saône.

Pont-canal et écluse constituaient un sérieux obstacle dont le franchissement causait de longs re-

Il fut décidé de profiter de ces réparations pour réaliser l'élargissement de la cuvette en vue de pouvoir y aménager un poste d'attente qui facilitera et activera très sensiblement le passage à l'écluse voisine.

Les travaux approuvés par une décision ministérielle du 7 octobre 1933 furent confiés à l'entreprise Fougérolle après un appel à la concurrence entre

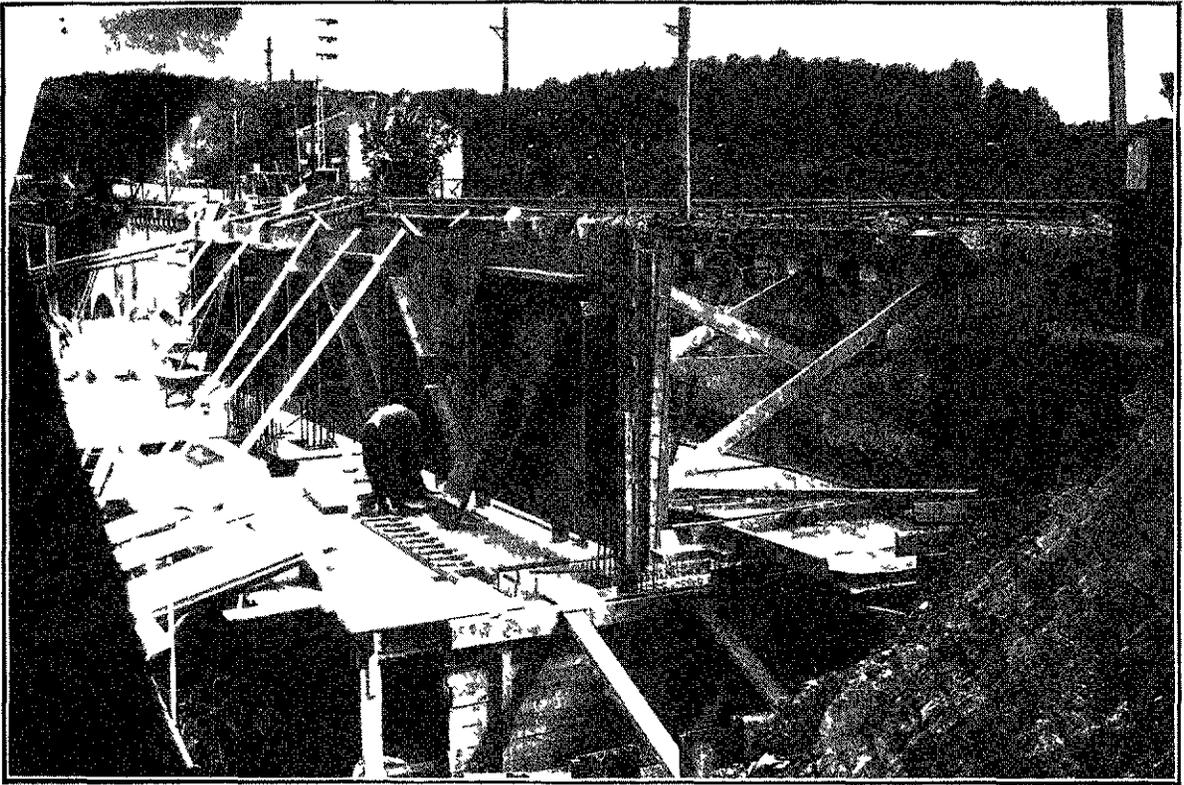


FIG 2 — Coffrage de la poutre a treillis constituant avec la bache le nouveau bajeon acal

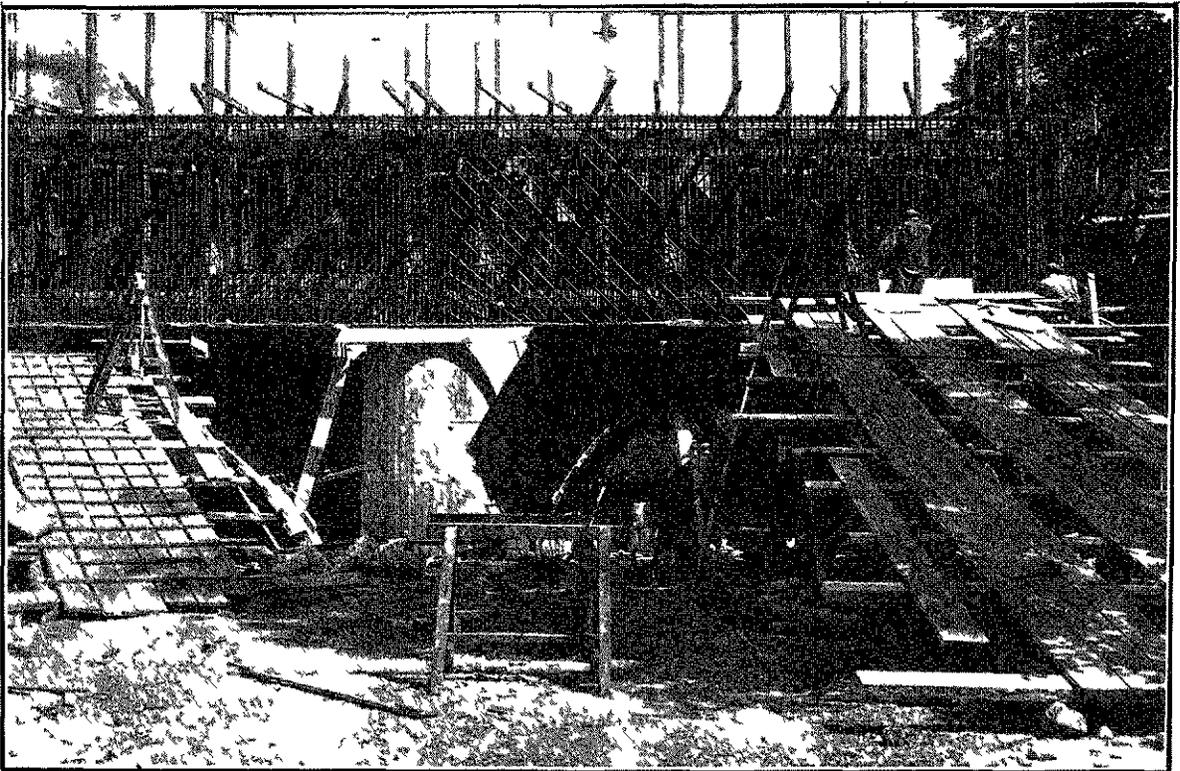


FIG 3 — Ferrailage de la bache

quelques entrepreneurs qualifiés pour mener à bien des travaux d'une exécution particulièrement délicate.

Ces travaux comprenaient :

1° la consolidation de l'ouvrage obtenue par :

a) la pose de tirants transversaux dans le bajoyer amont qui est resté en place ;

b) l'exécution d'injections de ciment dans ce même bajoyer, dans les voûtes et dans le radier ;

c) la démolition du parement des voûtes, sur 0 m. 20 d'épaisseur et la substitution à la partie démolie d'une voûte en béton armé de même épaisseur ;

d) le repiquage des parements des piles et du bajoyer amont et leur revêtement d'un enduit au ciment gun.

2° l'approvisionnement et l'élargissement de la cuvette obtenus par :

a) la démolition du radier sur 0 m. 50 d'épaisseur et son revêtement par un enduit armé exécuté au ciment gun.

b) l'allongement vers l'aval des piles et des culées en béton de ciment sur 6 m. 30 de longueur.

c) la construction d'un radier et d'un bajoyer en béton armé et vibré s'appuyant sur les piles et sur des voûtes en béton armé prolongeant les anciennes voûtes renforcées.

Ce bajoyer est formé d'une bache étanche jume-

lée avec une poutre à treillis de même hauteur situé à 1 m. 00 de distance.

d) la démolition du bajoyer aval et le raccordement des deux radiers.

Ces travaux étaient complétés par l'élargissement de la cuvette du canal en amont du pont, par l'aménagement du raccordement avec l'écluse, etc...

L'entrepreneur devait exécuter la plus grande partie des travaux sans que la navigation soit arrêtée ni même ralentie.

La démolition du bajoyer aval, l'abaissement de l'ancien radier et son raccordement avec le nouveau radier devaient seuls être exécutés à sec à la faveur d'un chômage d'un mois de la voie navigable.

Les travaux commencés en janvier 1934 ont été exécutés conformément à un programme très précis qui avait été établi d'accord entre l'Administration et l'Entreprise. Le chômage de la voie navigable a pu être effectué à l'époque qui avait été prévue et les bateaux ont pu traverser le pont-canal renforcé, approfondi et élargi le 11 juillet 1934, jour de la reprise de la navigation.

Les photographies qui illustrent la présente note montrent diverses étapes des travaux d'élargissement.

G. SOLEIL,

*Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.  
à Compiègne.*



# ESSAIS DE MATÉRIAUX

---

**UN PROCÉDÉ NOUVEAU POUR L'ESSAI DES MÉTAUX**  
**et le contrôle de leur aptitude à la corrosion**

## UN PROCEDE NOUVEAU pour l'essai des métaux et le contrôle de leur aptitude à la corrosion

La corrosion des métaux a toujours été pour les ingénieurs un sujet de préoccupation, mais il semble que cette préoccupation se soit sensiblement accrue dans un grand nombre de domaines au cours de ces dernières années.

La construction aéronautique, utilisant des mé-

en vue des études d'ordre général des processus corrosifs ou des méthodes d'essai et de contrôle.

C'est à cette dernière catégorie que se rattachent les travaux que nous avons entrepris sur l'utilisation des indicateurs colorés de pH et dont nous nous proposons de donner ici un aperçu sommaire.

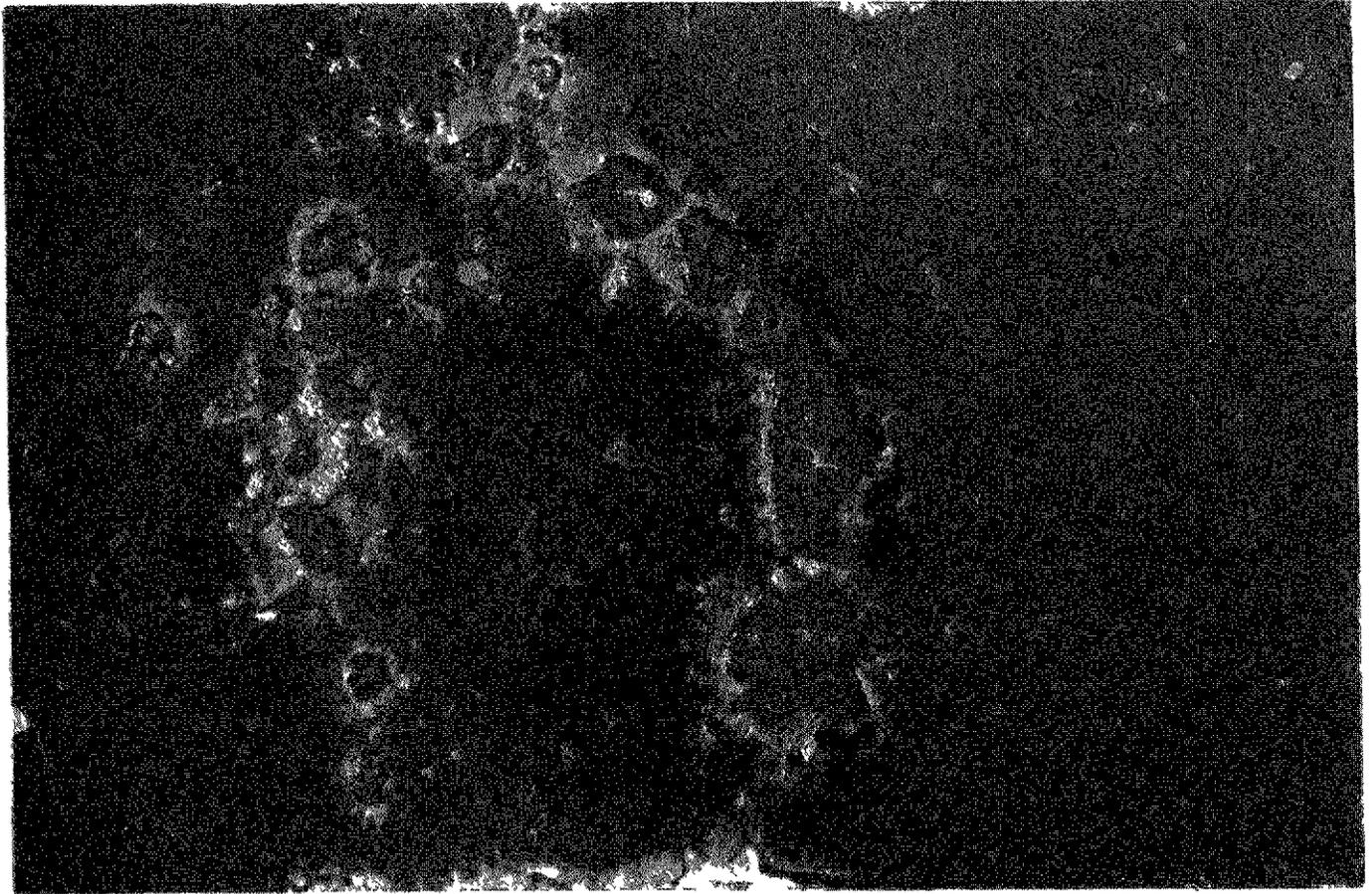


Fig. 1. — Ce cliché représente en vraie grandeur une plaque de duralumin trempé qui a reçu un coup de chalumeau. Les transformations du métal qui en résultent sont mises en lumière par l'indicateur de pH.

taux légers assez corrodables et travaillant par ailleurs à des taux élevés, devait, plus qu'aucune autre, s'attacher à l'étude de cette question, et c'est sous l'égide d'une grande commission constituée par le Ministre de l'Air que de nombreux travaux se sont poursuivis en France dans ces derniers temps, sur la corrosion. Parmi ces travaux, les uns ont pour objet de rechercher des métaux peu corrodables ou d'étudier divers moyens de protection; d'autres ont

D'une façon générale les métaux apparaissent comme d'autant moins corrodables qu'ils sont plus nobles et que leur potentiel de dissolution est moins élevé, ces différentes expressions ne traduisant qu'un seul et même fait, une même résistance à entrer en réaction. Le fait peut être vrai lorsque le milieu extérieur au métal est une base ou un acide homogène, mais les phénomènes peuvent être très différents lorsque le métal est plongé dans une solution électro-

lytique voisine de la neutralité; l'allure de la corrosion dépend alors essentiellement des hétérogénéités du métal et des effets de couple qui en résultent. Certaines théories récentes admettent d'ailleurs que ce processus est extrêmement général et c'est un fait bien connu que les métaux très purs, même s'ils sont très peu nobles, sont peu attaquables; l'amalgame du zinc joue son rôle protecteur en constituant une pellicule superficielle de potentiel homogène.

On sait, d'autre part, depuis très longtemps, que le voisinage d'un métal noble peut amener sur un métal moins noble des effets de destruction très gra-

line se formera au voisinage des parties anodiques; une technique sur le détail de laquelle nous n'insistons pas ici consiste à recouvrir l'échantillon à étudier d'une solution électrolytique gélatineuse à laquelle est ajoutée un colorant universel de pH dont la couleur varie suivant la concentration du milieu en ions hydrogène de la façon suivante :

Acides :

Rouge. . . . .	$pH = 3$
Jaune orangé. . . . .	$pH = 5$
Jaune. . . . .	$pH = 6,5$

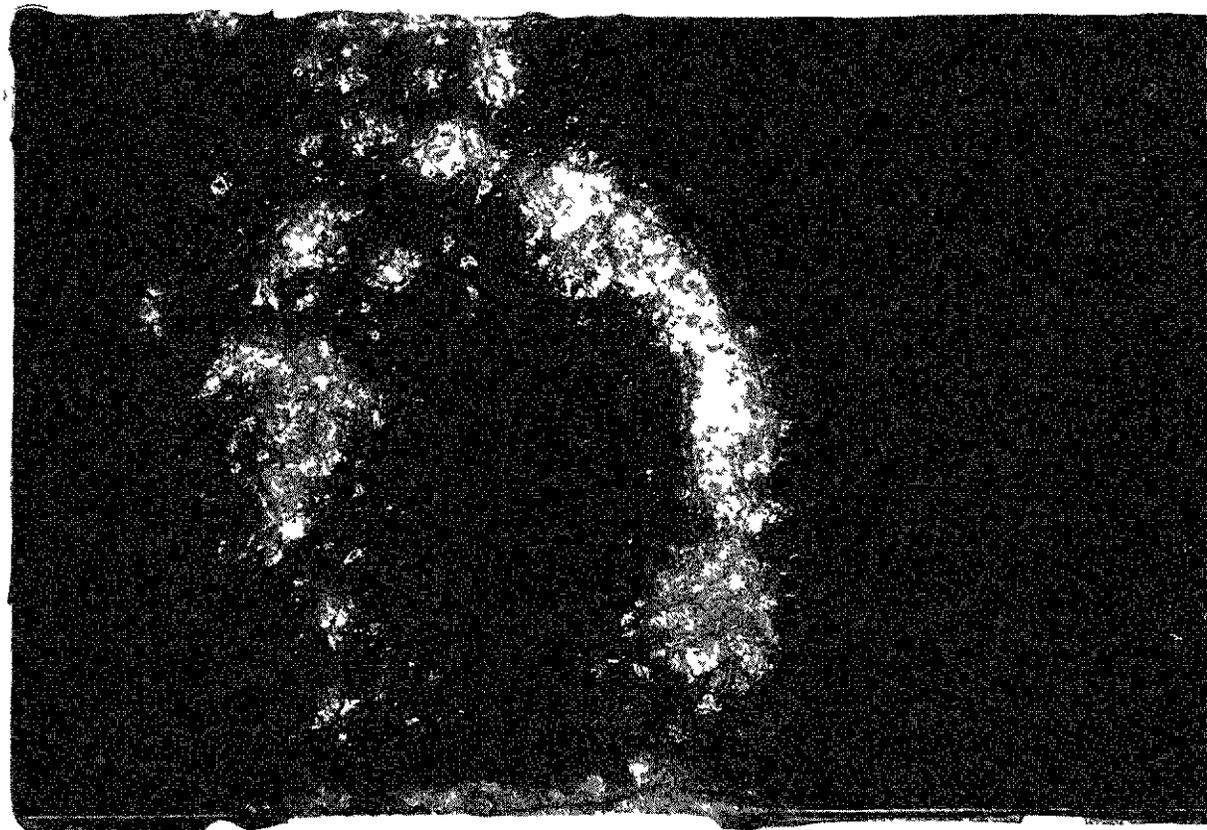


Fig. 2. — Pour conserver un document d'un essai tel que celui qui est représenté par la fig 1, on peut utiliser la photographie en couleur et la reproduction trichrome, mais le procédé est coûteux. La zone rouge étant seule intéressante en pratique on peut, par photographie à travers un écran rouge sur plaque panchromatique, obtenir un document tel que celui-ci, aisément reproductible.

ves et qu'au contraire un effet de protection peut être obtenu par l'action dérivante de plaques très corrodables.

Les effets de couples, quelle qu'en soit l'origine, peuvent être aisément mis en lumière par les indicateurs colorés de pH. Si l'on plonge un métal hétérogène dans une solution électrolytique neutre, les parties à potentiel élevé vont amener dans leur voisinage la formation d'une zone acide tandis qu'une zone alcal-

Basiques :

Vert. . . . .	$pH = 8$
Vert bleu. . . . .	$pH = 9$
Violet. . . . .	$pH = 11$
Rouge violet. . . . .	$pH = 12$

Les zones qui viennent en rouge sont celles où la corrosion est maximum. On peut, en pulvérisant le réactif à l'aide d'un pistolet pneumatique, vérifier

l'homogénéité de tôles de grande surface ou d'ensembles construits (flotteurs, charpentes, etc.) sans destruction de la pièce essayée qu'un simple lavage à l'eau chaude débarrasse ensuite de la couche colorée.

Cette méthode d'essai qui a été normalisée par le ministre de l'Air, réussit parfaitement bien sur les alliages légers type duralumin, elle peut notamment servir pour le contrôle :

des rivures,  
des assemblages,  
des soudures et des traitements thermiques,  
des pellicules protectrices.

Marcel PROT,

*Ingénieur des Ponts et Chaussées,  
Docteur ès sciences.*

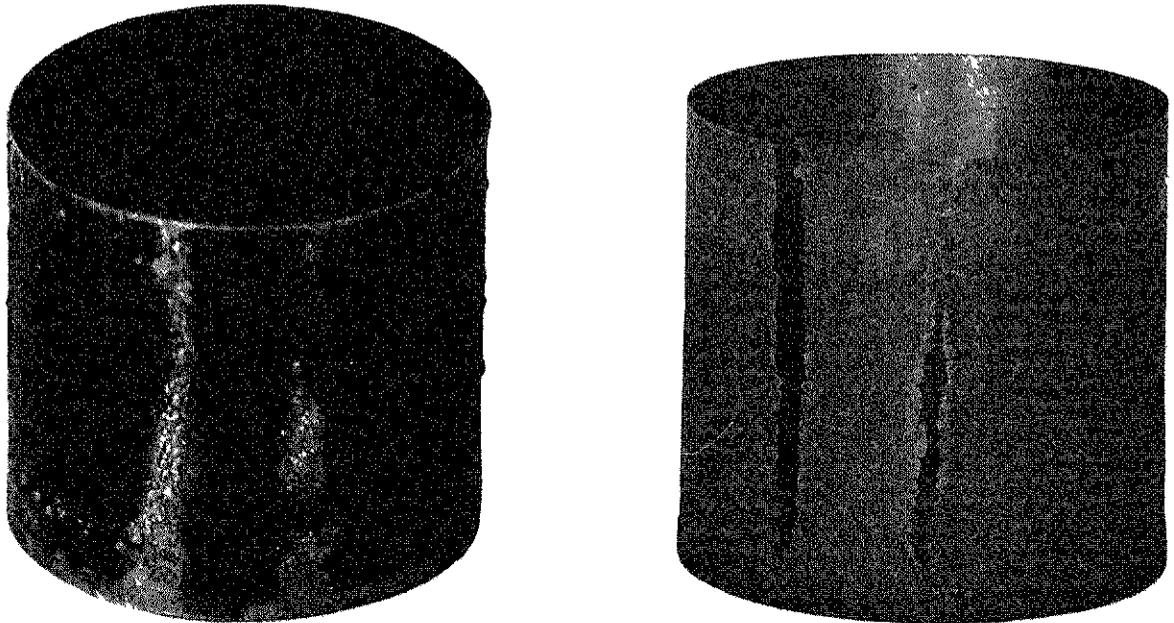


Fig. 3. — Cette figure représente un élément de tube de duralumin obtenu par soudure autogène.

Le cliché de gauche représente un tube recouvert du réactif coloré; on voit de chaque côté la zone rouge correspondant à celle qui résultait, sur les clichés précédents, du coup de chalumeau. Le cliché de droite représente un tube analogue après corrosion dans une solution d'eau de mer oxygénée, la corrosion a amené une perforation complète du tube dans les régions voisines de la soudure.

Pour éviter des effets tels que celui-ci, dans le cas où les pièces sont soumises à des corrosions intenses, il convient de procéder à des traitements thermiques homogénéisants; l'essai par indicateurs colorés permet de contrôler ces traitements.





**COKE MÉTALLURGIQUE  
COKE DE FONDERIE  
ANTHRACOKE  
SPÉCIAL POUR CHAUFFAGE CENTRAL**

**GOUDRONS POUR ROUTES**

**BENZOLS - TOLUOL - SOLVENT**

**COKERIES DE LA SEINE**

**CAPITAL: 50.000.000 F<sup>rs</sup>**

**23<sup>bis</sup> Rue de BALZAC. PARIS. 8<sup>e</sup>. CARNOT 34.15 (3 lig)**

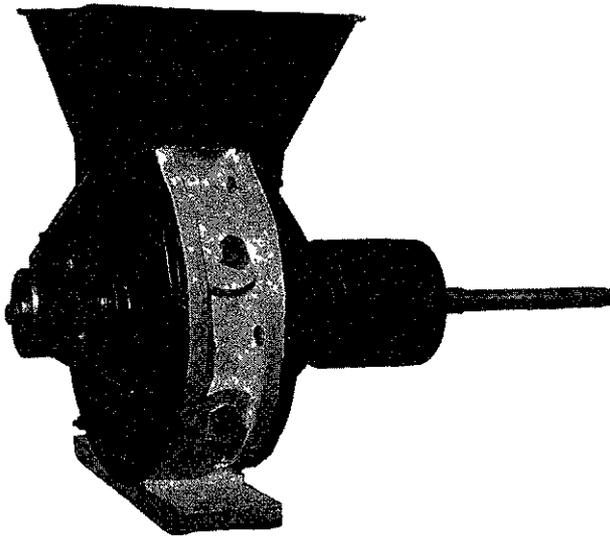
**USINE A GENNEVILLIERS (SEINE)**

# ENTREPRISES ROBERT CORLAY

R C Seine 490-127

104, boulevard de Magenta -- PARIS (10<sup>e</sup>)

Téléph NORD 48-05



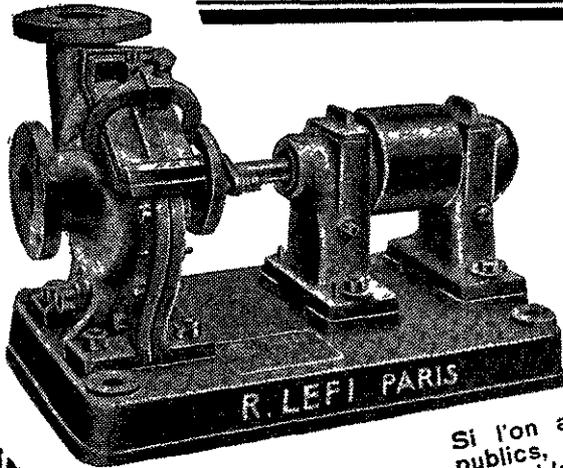
## Turbo-malaxeur ATOMIX

à refoulement pour la fabrication  
des émulsions de bitume,  
goudrons bitumes, goudrons

Brevet Rouaze S.G.D.G.  
Conception et  
fabrication françaises

## Emulsif "MIXOR"

pour la fabrication  
des émulsions d'été et d'hiver



## DES POMPES QUI ONT BON "ESTOMAC"!

Si l'on a beaucoup d'eau claire à pomper dans les travaux publics, c'est bien souvent aussi des eaux chargées de boue, de sable, du goudron, de l'huile lourde, que doivent digérer les pompes.

C'est pourquoi les Pompes R. LEFI, outre leurs réputées pompes à eau claire, ont mis au point leurs "Visquopompes". Les "Visquopompes" LEFI ne se laissent rebuter par aucun produit pâteux ou visqueux; leur absence totale de clapets, de soupapes, d'étranglements, permet un fonctionnement parfait sans accumulation de matière, sans engorgement des organes: elles peuvent même servir au dragage.

Demandez renseignements et devis.

# POMPES R. LEFI

3, Avenue Daumesnil, Paris  
Téléph.: Diderot 88-75



**GOUDRON PRÉPARÉ pour ROUTES**  
**HUILE LOURDE pour IMPRÉGNATION**  
 pour **CHAUFFAGE**, pour **MOTEURS**, etc...  
 ET TOUS AUTRES PRODUITS DE LA DISTILLATION DE LA HOUILLE

**SOCIÉTÉ D'ÉCLAIRAGE**

**CHAUFFAGE ET FORCE MOTRICE**

Société Anonyme au Capital de 125 millions de francs

USINES A GENNEVILLIERS (Seine)

SIÈGE SOCIAL & SERVICE COMMERCIAL : 22, rue de Calais, PARIS IX<sup>e</sup>



**FABRICATION D'ÉMULSION BITUMINEUSE**

**" BITUMULS "**

Emulsion 50 % - Emulsion hiver - Emulsion 60 %

**BITUMES FLUIDES**

**" BILEX "**

*17 Usines en France et en Algérie*

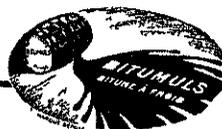
Tous travaux de routes  
 Revêtements à l'émulsion de Bitume  
 Revêtements superficiels et par pénétration  
 Bitume à chaud - Goudron Bitume -  
 Goudronnages - Construction de Routes  
 Nivellement de terrains - Cylindrage  
 Exploitation de carrières

**LE BITUME LIQUIDE**  
**CONSTRUCTION ET REVÊTEMENTS DE ROUTES**

Société Anonyme au Capital de Frs 17 035 500

Siège Social : 109, rue La Boétie - PARIS

R. C. Seine Z19.957 B  
 Adresse Telegraphique BITUMULS-PARIS



Telephone Elysees 87-26 a 87-29  
 Inter Elysees 148

# LES ROUTES MODERNES

*Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de francs*

**SIÈGE SOCIAL : 118, RUE LA BOËTIE, PARIS (VIII<sup>e</sup>)**

Téléphone : Elysées 49-25

Télégrammes : ROUTMODERN-PARIS

R. C. Seine n° 208.014

## TOUS REVÊTEMENTS MODERNES A LIANTS

### I. — CHAUSSEES

#### 1° PAVAGES.

Pavages en Fonte.

Pavages MONOLITHES

en pierre { pavés d'échantillon  
petits pavés.  
pavés mosaïque.  
pavés démaigris.  
pavés irréguliers.  
en bois  
en briques, céramiques, etc.

#### 2° REVÊTEMENTS A LIANT DE CIMENT.

Béton Vélocité  
Macadam Ciment

#### 3° REVÊTEMENTS A LIANT HYDROCARBONÉS.

##### A. — REVÊTEMENTS ÉPAIS :

a) avec bitume à haut point de fusion.  
Asphalte coulé : « PORPHYRASPHALTE ».  
Béton bitumineux cylindré : « ASPHOLITHÉ ».  
Asphalte mixte : « PORPHYRASPHALTE sur ASPHOLITHÉ »

b) avec liant hydrocarboné quelconque.

Enrobage à pied-d'œuvre, au { goudron, bitume ou mélange } sab'e.  
de tous matériaux { gravillon.  
macadam.

c) rechapage avec Porphyrasphalte ou Aspholithe de tous revêtements asphaltiques, bitumineux ou goudronneux.

##### B. — REVÊTEMENTS SUPERFICIELS :

Goudronnages et bitumages à chaud :

- 1 - avec goudron ou bitume séparés ou mélangés.
- 2 - avec goudron ou bitume additionnés de filler ou de sable (sable de dune, sable à lapin, etc...).

### II. — TRAVAUX DIVERS

COURS DE GARES, AÉROPORTS, USINES, etc.  
PISTES CYCLABLES, TROTTOIRS

DALLAGES de halls, magasins, etc

TERRASSES :- VOIRIE DE LOTISSEMENTS

MASTICS de composition adéquate à leur destination et aux températures extrêmes aux lieux d'emploi (Usine pour la fabrication de)

## POUR TOUS VOS TRAVAUX

*et spécialement*

POUR CEUX EXIGEANT DES **GARANTIES,**  
*employez :*

LES CIMENTS }  
ET } **d'HAGONDANGE**  
LES ACIERS }

Ils répondent aux conditions imposées par les cahiers des charges de toutes les grandes Administrations, les Compagnies de Chemins de fer, le Génie militaire, la Ville de Paris, etc.

## UNION DE CONSOMMATEURS DE PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET INDUSTRIELS

*Société Anonyme au capital de 105 millions de francs*

R. C. Seine 75 184

Siège Social  
et Service Commercial des Aciers  
à PARIS,

31, Avenue Montaigne, VIII<sup>e</sup>  
Téléph. Elysées 59-59 et la suite  
Télégraphe Consoméталос - Paris

Usines  
et Service Commercial des Ciments  
à HAGONDANGE (Moselle)

Teleph. Metz N° 225  
Hagondange N°s 1, 15, 20  
Télégraphe Forghag-Hagondange

DEPOTS A PARIS

DEMANDEZ NOS NOTICES



# BITUMES

RAFFINÉS A  
PORT-JÉROME  
(SEINE-INFERIEURE)

TOUTES QUALITÉS  
POUR  
TRAVAUX ROUTIERS

**STANDARD  
FRANCO - AMERICAINE  
DE RAFFINAGE**

SERVICE DES BITUMES  
52, Av. des Champs-Elysées  
PARIS-8<sup>e</sup>

DEPOTS DE BITUMES EN VRAC A :  
RAFFINERIE DE PORT-JÉROME (S.-Inf<sup>e</sup>)  
PARIS, GRANVILLE, NANTES  
PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE  
ANTIBES, ALGER ET BONE

Téléphone { Ellysées 85-56 à 85-59  
Balzac 39-10  
Inter : Ellysées 148

Adresse Télégr. : PETROPHALT-45-PARIS  
R. C. SEINE 240-875 B



PEINTURES  
POUR

SIGNALISATION ROUTIÈRE  
*les meilleurs aux prix les moins chers*

## BITUVIA

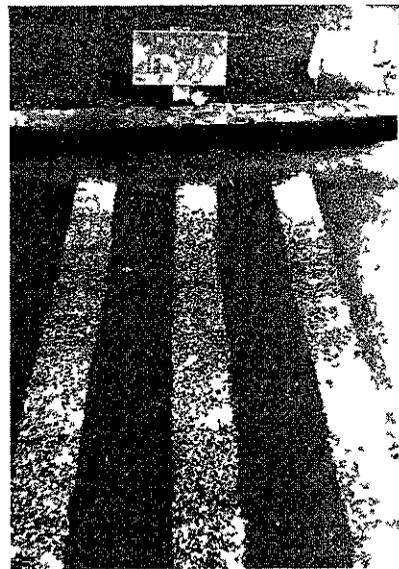
s'applique sur la route  
même à la brosse ou à  
la machine.

Seche vite, ne se salt pas ne  
brunit pas, dure longtemps  
Blanc, jaune clair, jaune foncé  
et rouge

## BITULUX

pour la signalisation  
latérale

arbres, poteaux, placards, bar-  
rières, murs, bornes, rochers,  
parapets et têtes de ponts, etc  
Blanc, rouge, bleu



Bandes de « Bituvia » tracées en février 1932 sur la piste d'essais  
officiels de Maison-Blanche, à Vincennes Photographie prise en  
mars 1934, après 25 mois de service sans refection et sous un trafic  
intense

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE BITUMASTIC**  
39, R. DU COLISÉE Tél. Ely. 39-66  
80 ans d'expérience des applications bitumeuses

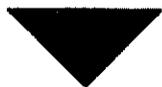
# SPRAMEX MEXPHALTE



LES DEUX MEILLEURS  
BITUMES  
POUR LA CONSTRUCTION  
DES ROUTES MODERNES



PRODUITS EN FRANCE



SOCIÉTÉ ANONYME DES  
PÉTROLES JUPITER  
42 RUE WASHINGTON. PARIS

TEL : ELYSEES 90-10 690-19  
& ELYSEES 99-10 699-19.

INTER-ELYSEES  
170 A 177.

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS

# LASSAILLY ET BICHEBOIS

45 et 47, rue Camille-Desmoulins  
ISSY-LES-MOULINEAUX  
(Seine)

R. C. : Seine, 212.738 B.  
Télégr. : Lassailly-Issy-les-Moulineaux  
Téléph. : Michelet 29-40

**GOUDRONNAGE**

**BITUMAGE A CHAUD**

**EMULSION L. B.**

**GOUDRON PRÉPARÉ  
GOUDRON BITUME**

**LE PIXROAD  
GOUDRON SICCATIF L.B.**

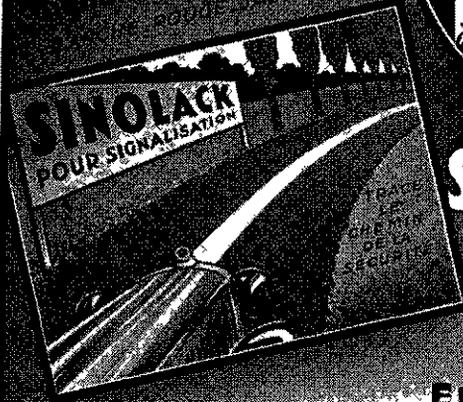
**SINOLACK**

PROTECTION MAXIMALE  
DES SURFACES



**DUROFER**

PROTECTION MAXIMALE  
DES SURFACES



**SINOLACK**  
POUR SIGNALISATION

**SINOLACK**

Ultra fixe pour bornes  
Ultra fixe pour ballast  
ROUGE - VERT  
BLEU - NOIR



**Etablissements  
KIFFER & HAMAIDE**

à AUBERVILLIERS (Seine)

FOURNISSEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES



**de Hulster Faibie & Cie**

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.650.000 FRANCS

Siège Social : **39, Avenue Victor-Emmanuel-III - PARIS (8<sup>e</sup>)**

TÉL. : Elysées 19-75 et 19-76

TÉLÉGRAMMES : Sondulster-Paris

R. C. SEINE N° 172.699

**Entreprise de travaux miniers**

Tunnels — Puits — Galeries.

**Sondages de toutes natures**

pour études de terrains, recherches de pétrole, d'eau, etc.

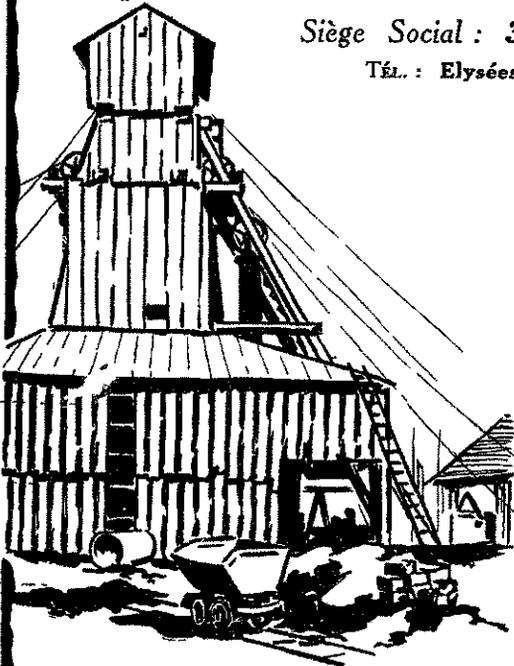
**Assèchement des terrains aquifères**

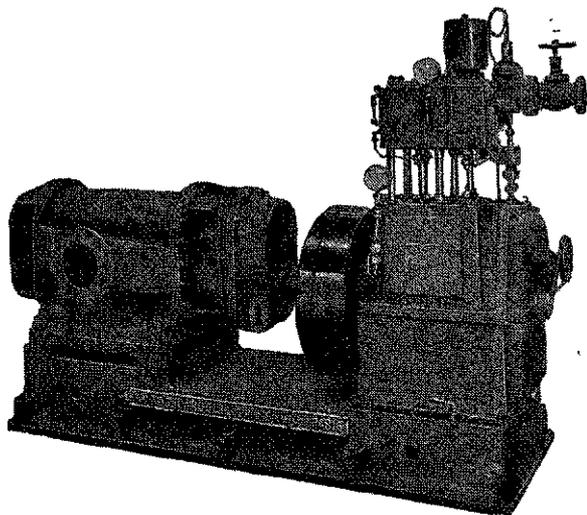
par procédés spéciaux brevetés et par injections de ciment.

ATELIERS A : **Crespin (Nord), Varangeville (M.-&-M.)**

AGENCES A : **Douai (Nord), S'-Nicolas-du-Port (M.-&-M.)  
Alès (Gard), S'-Etienne (Loire), Alger, Tunis,  
Manresa (Espagne).**

**PLUS DE 20 CHANTIERS EN ACTIVITÉ  
TANT EN FRANCE QU'À L'ÉTRANGER**





Groupes surpresseurs de gaz avec machines à vapeur de 20 CV.  
fournis à la Société Acti-Carbone.

**Pompes rotatives "Intégrale"**  
Mazouts - Pétroles - Hydrocarbures -  
Huiles - Bitumes - Goudrons - Savons -  
Sirops - Mélasses.

**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, évier-vidoirs à chasse d'eau :  
*Envoi gratuit de toute documentation.*

POMPES ET COMPRESSEURS

# BAUDOT HARDOU

95.97, B° de Port Royal, Paris XIV°  
Téléphone: Gobelins 88-31 à 88-35.



## LA SOUDURE AUTOGENE FRANÇAISE

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

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

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

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'OXYCOUPEGE

MÉTAUX D'APPORT CONTROLÉS

pour soudo-brasure : MÉTAL-BROX  
pour rechargements durs : SAF-LABOUR

#### LA SOUDURE ÉLECTRIQUE A L'ARC

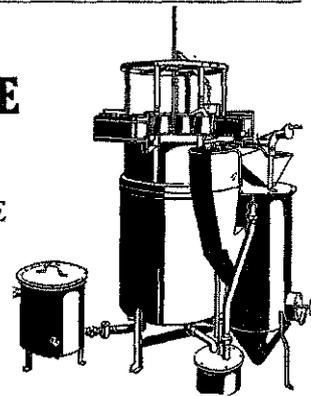
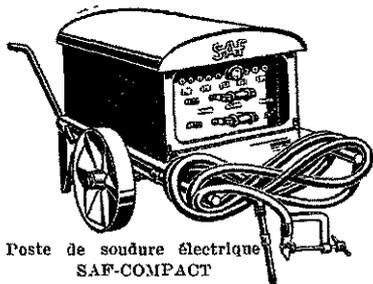
Postes statiques — Génératrices  
Groupes transformateurs rotatifs  
MATÉRIEL ALSTHOM-SAF

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



Générateur d'acétylène JAVAL

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

PAVAGES  
CYLINDRAGES

# CHAUSSÉES MODERNES 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<sup>e</sup>)  
Même Maison à VALENCE, MARSEILLE, CAEN,

Téléphone : TRUDAINE 44-70

SPÉCIALITÉ DE ROUTES EN BÉTON VIBRÉ

**VIBROMAC**  
**MOSALITE**

A HAUTE RÉSISTANCE

RUGUEUX

TARMACADAM

PAVAGES INDUSTRIELS - TRAVAUX DE VOIRIE  
-- POSE DE CABLES ET CANALISATIONS --  
MATÉRIEL SPÉCIAL POUR TRAVAUX DE ROUTES

ÉMULSION "VIASTIC"

USINES Nanterre - Pas-des-Lanciers (B.-d.-R.)  
ET LE POUZIN (Ardèche)  
CARRIÈRES Graveson (B.-du-R.) - Aubais (Gard)

## COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

R. C. Seine : 129.259

Capital 20 millions

223, rue Saint-Honoré — PARIS (1<sup>er</sup>)

**MATÉRIEL ROULANT**  
DE CHEMIN DE FER

Voitures métalliques

Wagons spéciaux

**CONTAINERS**

**RHONELLE**  
CONSTRUCTION ENTIÈREMENT FRANÇAISE

**MACHINES**



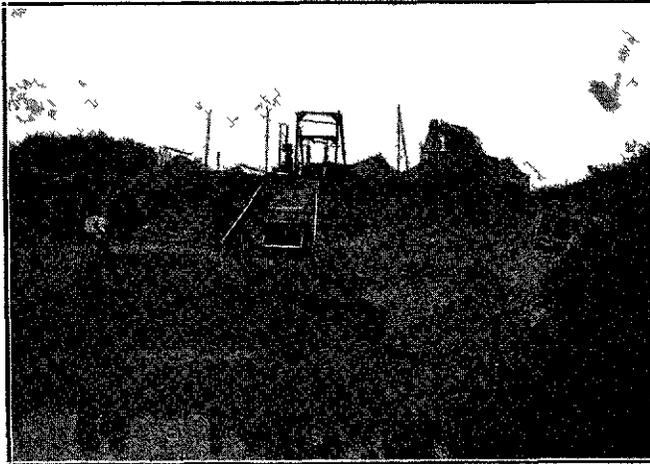
**POUR ROUTES  
ET TERRASSEMENTS**

ROULEAUX COMPRESSEURS, NIVELEUSES, PELLES  
DECAPEUSES, TOMBEREAUX SUR CHENILLES, REMOR-  
QUES PORTEUSES POUR ROULEAUX, PASSE-PARTOUT  
CANTONAL.

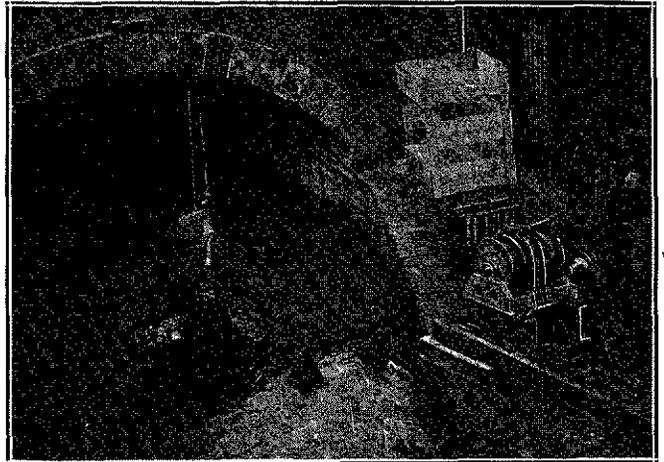
# LE SCRAPER PIC

Convient à l'**extraction directe** des matières tendres ou de dureté moyenne, à sec ou sous l'eau, et au ramassage des produits durs en blocs.

C'est l'appareil **le plus simple et le plus économique** à tous les points de vue pour l'exploitation des sablières et l'extraction du sable en rivière, le curage



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



*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.**



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<sup>e</sup>)

**Ciments**  
**Chaux**  
**Plâtres**

Production Annuelle : 2.000.000 de TONNES

39 USINES - 35 DÉPOTS



Ciment portland artificiel  
**Demarle  
 Lonquét**  
 le meilleur et le plus régulier

Société des Ciments Français, 80 Rue Taitbout Paris (9<sup>me</sup>)

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

# Fontravo

Sté Études et Travaux de Fondation

108, Boul. Haussmann — Paris 8<sup>e</sup>

“ toutes fondations en mauvais terrains ”

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

Adr Telegr FONTRAVO-PARIS

Tel EUROPE 61-75

55, rue de Lyon, PARIS (12<sup>e</sup>)

Tél. : Diderot 87-77, 87-78

## LE SOLIDITIT FRANÇAIS

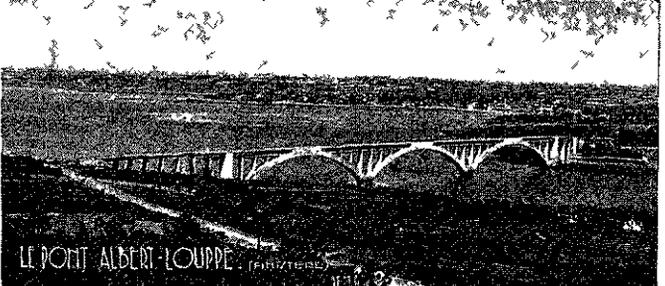
Societe anonyme au Capital de 4 millions de francs

Exécution de tous revêtements  
bétonnés de chaussées

Centrale à béton (Charenton)  
pour la région parisienne

**SA<sup>ME</sup> ENTREPRISE**  
Capital : 6 000 000 de francs  
**DADIC** 20 RUE VERNIER  
**LYON** 63 AVENUE FELIX FAURE  
**AIR COMPRESSÉ**

# LIMOUSIN



LE PONT ALBERT LOUPPE  
TEL. GALV 38-06. 71 88 - RC SEINE 122 319

### FABRIQUE FRANÇAISE DE BIJOUTERIE - JOAILLERIE - HORLOGERIE

ARCHIVES 07-29

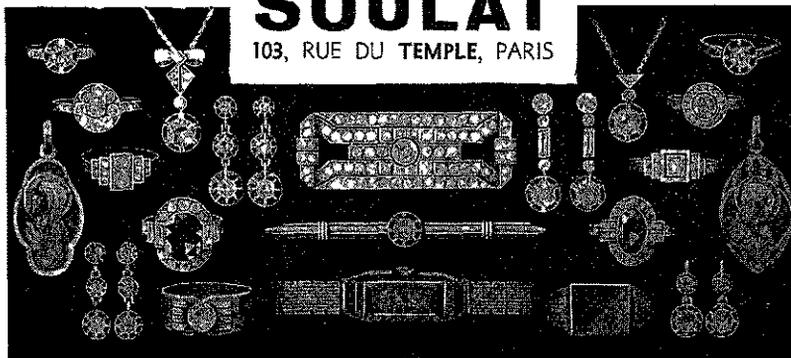
La Fabrique SOULAT, consent aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines une

**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 Bagues Barrettes Bracelets Pendentifs Pendants d'oreilles Montres Chaînes de montres Colliers Médailles Orfèvrerie Cadeaux de mariages Transformations de tous bijoux — Dessins et envois de choix sur demande