

BULLETIN DU P. C. M.

PARAISANT SIX FOIS PAR AN

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

DES

Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines

SIÈGE SOCIAL

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
28, Rue des Saints-Pères, PARIS



CHARLES-LAVAUZELLE & C^{IE}

Editeurs m'itaires

PARIS, Boulevard Saint-Germain, 124
LIMOGES, 62, Avenue Baudin | 53 Rue Stanislas, NANCY

SOMMAIRE

- I — Legion d'honneur
 - II — Changements dans la liste des ingenieurs
 - III — Compte rendu de la tournée de juillet 1927 en Haute Savoie et en Suisse
 - IV — *Documents* 1° Decret du 27 aout 1927 concernant les traitements du personnel de l'administration centrale du ministere des travaux publics, 2° Decrets du 21 septembre 1927 concernant les traitements a) des ingenieurs et ingenieurs adjoints et des aspirants ingenieurs adjoints des T P E (ponts et chaussees) b) des ingenieurs et ingenieurs adjoints des I P E (mines) c) des adjoints techniques des ponts et chaussees et des mines d) des agents de bureau des ponts et chaussees et des mines
-

I

Légion d'honneur

Ont été promus ou nommés

A la dignité de grand officier

M LE CHEVELIER (Henri) inspecteur général des mines

Au grade de commandeur

MM

BEZAULT, inspecteur général des ponts et chaussées

RIBOUD, ingénieur en chef des ponts et chaussées

TERMIER, inspecteur général des mines

Au grade d'officier

MM

DICREMONT, ingénieur en chef des ponts et chaussées

GRAMPRET, ingénieur en chef des ponts et chaussées

WILLEMIN inspecteur général des ponts et chaussées

Au grade de chevalier

MM

GOMON ingénieur des ponts et chaussées

AMBLARD ingénieur des ponts et chaussées

GENIHAL ingénieur des ponts et chaussées

NABONNE ingénieur des ponts et chaussées

SUNLOU ingénieur des ponts et chaussées

TOUBIN ingénieur des ponts et chaussées

II

Changements dans la liste des Ingénieurs

A. — ADHÉSIONS A L'ASSOCIATION.

MM.

MERMER, I. O. P.
NICOLAU, I. O. P.

M. DESPUOLS (Pierre), I. C. N.

B. — DÉMISSIONNAIRE DE L'ASSOCIATION.

M. RICHARD (Jean-Baptiste), I. O. P., en
retraite.

C. — DÉCÈS.

MM.

ROBERT (Antoine), I. G. P., en retraite.
DESCUBES-DESGUERAINES, en congé, hors
cadres.
GUILLET, I. C. P., en activité.
LOISELEUR I. C. P., en retraite.
LUTTON, I. C. P., en activité

MM.

MICHEL (Gaston), I. C. P., en retraite.
FEUILLERADE, I. O. P., en retraite.
RICHARD (Jules), I. O. P., en retraite
TONDU, I. O. P., en retraite.
COADOU, E. I. P.

D. — TABLEAU D'AVANCEMENT.

Par arrêté du 27 juin 1927, le tableau
d'avancement pour les grades d'inspec-
teur général de 2^e classe et d'ingénieur
en chef de 2^e classe des ponts et chaus-
sées, a été fixé ainsi qu'il suit pour l'an-
née 1927, savoir :

*Pour le grade d'inspecteur général
de 2^e classe.*

a) Cadre ordinaire.

MM.

PARENT (déjà inscrit au tableau de 1926).
NINCK.
PENNARIÉS (déjà inscrit au tableau de
1926).
DAVID (déjà inscrit au tableau de 1926).
RICHARD (déjà inscrit au tableau de 1926).
WILLEMEN (déjà inscrit au tableau de
1926).
LE GAVRIAN (déjà inscrit au tableau de
1926).
PERRIER (déjà inscrit au tableau de 1926).
GUYOT.

MM.

PHILIPPE (déjà inscrit au tableau de 1926).
GILLES-CARDIN (déjà inscrit au tableau
de 1926).
LOMBARD.
VASSEUR.
DEVAL (déjà inscrit au tableau de 1926).
WATIER.

b) Cadre des services détache-

MM.

MAILLET (déjà inscrit au tableau de 1926).
HOUPTEUR (déjà inscrit au tableau de
1926).
THÉRON (déjà inscrit au tableau de 1926).

*Pour le grade d'ingénieur en chef
de 2^e classe.*

(Inscriptions antérieures maintenues)

MM.

FOURNIER.
MABILLEAU.
BLANQUET.

MM.
 VABONNE.
 LOUBIN.
 JACQUET.
 DIVISA.
 BRUNET.
 AUSSENAC.
 AMBLARD.
 CASSAGNE.
 SOLEIL.

(Inscriptions nouvelles.)

MM.
 CHESCENT.
 COYNE.
 VILLÉ.
 HÉRAUD (B.).
 HARCELEN.
 VANNEUEVILLE.
 THIRION.
 CHABOUREAU.
 SURLEAU.
 DARLÉNTON.
 BRESSOT.
 FORESTIER.
 LANGUEREAU.
 DE BRUN.
 DESFJOLS.
 BOUTTEVILLE.

Par arrêté du 1^{er} août 1927, le tableau d'avancement pour les grades d'inspecteur général de 2^e classe et d'ingénieur en chef de 2^e classe des mines, a été fixé ainsi qu'il suit pour l'année 1927, savoir :

Pour le grade d'inspecteur général de 2^e classe.

a) Cadre ordinaire.

Néant.

b) Cadre des services détachés.

MM.

NADAL.
 CHIPART (déjà inscrit au tableau de 1926).
 DEFLINE.

Pour le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe.

MM.

REUFFLET.
 LÉVY (René).
 DAUVERGNE.
 TIVOLLE.
 DESCOMBES.
 DUMAS.

E. — PROMOTIONS ET MUTATIONS.

1^o Ponts et Chaussées.

Par arrêté du 27 juin 1927, les avancements suivants ont été accordés à dater du 1^{er} juillet 1927, savoir :

Ingénieurs en chef de 1^{re} classe promus hors classe.

MM.

NOTÉ.
 COLSON.
 LAVIERE.
 BEBÉDER-MATINET.

Ingénieurs en chef de 2^e classe promus à la 1^{re} classe.

MM.

CRÉPIN.
 ALBOUY.
 FERRAS.
 GRAMAIN.
 HAELLING.
 BALENSI.
 LEVY.
 AUGUSTIN.
 LE BOURHIS.
 LUNAY.

Ingénieurs ordinaires de 2^e classe. promus à la 1^{re} classe.

MM.

FISCHER.
 GIRARD.
 VINCENT.
 BOLLARD.
 TESTE.
 DE VIRY.
 DE VITRY D'AVAUCOURT.
 DUMAS.
 MALRAIT.
 POYET.
 JACQUINOT.
 STAHL.
 PIRAUD.
 MUFFANG.
 GODOT.
 BERTIN.
 PETRE.
 TRUMELET.
 BALLAN.
 BEAUFÈRE.
 BRUGIER.

*Ingénieurs ordinaires de 3^e classe.
promus à la 2^e classe.*

MM.

WENDLING.
MARINETTI.
PROT.
FORFERT.
CARNEL.
MADRAY.
WALTHER.
PONTON.
BERNARD.
BOURCY.
DARTIGUES.
MOUGENOT.
LACOSTE.
BESSON.
MAUX.
SALLÉ.
RENAULT (R.).
BABINET.
TATON.

Par décret en date du 30 juin 1927, ont été nommés élèves ingénieurs des ponts et chaussées pour prendre rang à dater du 18 octobre 1927, les ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat dont les noms suivent :

MM.

VERNIER (Maurice).
GUIZEREIX (Jean-Adrien).

Par décrets en date du 20 juillet 1927, ont été nommés :

a) Pour prendre rang à dater
du 1^{er} juillet 1927.

Inspecteur général de 1^{re} classe.

M. BLONNEL (André-Eugène), inspecteur général de 2^e classe.

b) Pour prendre rang à dater
du 1^{er} août 1927.

Inspecteurs généraux de 2^e classe.

MM.

PARENT, ingénieur en chef hors classe
(cadre ordinaire).
DAVIS (Emile), ingénieur en chef hors classe
(cadre ordinaire).
WILLEMIN, ingénieur en chef hors classe
(cadre ordinaire).
LE GAVRIAN, ingénieur en chef hors classe
(cadre ordinaire).
HOUEPURT, ingénieur en chef hors classe
(cadre des services détachés).

c) Pour prendre rang à dater
du 1^{er} octobre 1927

Inspecteurs généraux de 2^e classe

MM.

PHILIPPE (Rene), ingénieur en chef hors classe
(cadre ordinaire)
GILLES-CARDIN, ingénieur en chef hors classe
(cadre ordinaire)
THERON, ingénieur en chef hors classe
(cadre des services détachés)

d) Pour prendre rang à dater
du 1^{er} juillet 1927.

Ingénieurs en chef de 2^e classe.

MM.

FOURNIER (Henri), ingénieur ordinaire de
1^{re} classe.
BLANQUET (Paul), ingénieur ordinaire de
1^{re} classe.

Aux termes d'un décret en date du 28 juillet 1927, M. LE TROCCUER, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 4 octobre 1927, prendra le titre d'inspecteur général honoraire des ponts et chaussées.

Par décrets du 28 juillet 1927, ont été nommés, pour prendre rang à dater du 1^{er} octobre 1927 :

Inspecteurs généraux de 1^{re} classe,

MM.

LEVESQUE (Emile), inspecteur général de
2^e classe.
PIGEAUD, inspecteur général de 2^e classe.
CLAISE, inspecteur général de 2^e classe.

Par décret en date du 1^{er} septembre 1927, les élèves ingénieurs des ponts et chaussées, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, sont nommés ingénieurs ordinaires de 3^e classe des ponts et chaussées, pour prendre rang à dater du 1^{er} octobre 1927, savoir :

MM

QUÉRON (Léon).
GILMAIRE (Georges).
DONZEAU (Abel).
LARRIS (Jean).
THOMAS-COLLIGNON (Robert).
BAUZIL (Vincent).
CHAMPSAUR (Adolphe).
SIMON (Auguste).

MM.

RONDUPT (Pierre).
 MORISSON (Jean).
 TROUIN (Georges).
 BUREAU (Léon).
 DOR (Paul).
 MONSIEUR (Henri).
 CARUS (Jean).
 STIZ (René).
 LEVY (Léon-Aron).
 CHADENSON (Lucien).
 EISENMANN (Charles).

Par décret en date du 21 septembre 1927, ont été nommés élèves ingénieurs des ponts et chaussées, les anciens élèves de l'Ecole polytechnique dont les noms suivent :

MM.

LACOUZAT (André).
 FERRAEND (Charles).
 COCCAND (Roger).
 IRON (René).
 BAUDET (Jean).
 DOUBRICH (Maurice).
 GENON (Auguste).
 LAFAY (Michel).
 GAILLEN (Maurice).
 BLOCH (Pierre-Léon).
 MICHAUD dit Vaumois (Maurice).
 SOULAT (Marcel).
 VETTER (Louis).
 GONDRECO (Pierre)*.
 SIGMANN (Georges)*.
 FALLOUX (Pierre)*.
 GROUZER (Etienné)*.
 CAROITE (Pierre)*.
 BIALAT (Emile)*.
 NIZERY (André)*.
 DOYEN (Pierre)*.
 MEUNIER (Joseph)*.
 FAOIN (Alain)*.
 LAURANT (André)*.

Par décret du 1^{er} octobre 1927, et pour compter du 1^{er} octobre 1927, M. GRIMBERT, I. C. P. hors cadre, a été nommé directeur de la voirie routière, des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique à l'Administration centrale du ministère des travaux publics, en remplacement de M. MAGNIER, mis, sur sa demande, en disponibilité pour convenance personnelle.

2^o Mines.

Par arrêté du 1^{er} août 1927, les avancements suivants ont été accordés, à dater du 1^{er} juillet 1927, dans le personnel des ingénieurs des mines savoir :

Ingénieurs en chef de 1^{re} classe promus hors classe

MM.

RODHAIN.
 DOUAT.
 FAIRVIN.

Ingénieurs en chef de 2^e classe promus à la 1^{re} classe.

MM.

GANIÈRE.
 AUDIBERT.
 DESPUOLS.
 LE SUEUR.
 JARLIER.
 DAVÈL.

Ingénieurs ordinaires de 2^e classe promus à la 1^{re} classe.

MM.

POULLAIN.
 CHOLIN.
 GOURSAT.
 DUCAS.
 LÉVÈQUE.
 LION.
 VIGNAL.

Ingénieurs ordinaires de 3^e classe promus à la 2^e classe.

MM.

LE METZ.
 CHARVET.

Par décret du 21 septembre 1927, les élèves ingénieurs des mines dont les noms suivent, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'Ecole nationale supérieure des mines, ont été nommés ingénieurs ordinaires des mines de 3^e classe, pour prendre rang du 1^{er} octobre 1927 :

MM.

GIBRAT.
 ARMANET.
 COSTE (Philippe).

Par décret du 21 septembre 1927, ont été nommés élèves ingénieurs des mines, les anciens élèves de l'Ecole polytechnique dont les noms suivent :

MM.

ALLIOT (Marcel).
 GHÉRADAME (Raymond).
 DESPORTES (Jean).
 BONDON (Jacques).
 COPEL (Pierre).
 SAVORNIN (André)*.

(1) Les élèves ingénieurs dont les noms sont suivis du signe * ont souscrit l'engagement de servir pendant six années effectives dans les colonies.

F. — RETRAITÉS.

MM.

BLONDEL, I. G. P.
BRESSE, I. G. P.
DE LA BROSSE, I. G. P.

MM.

LE TROUQUER, I. G. P.
TUR, I. G. P.
LABADIE, I. O. P.

G. — CONGÉS HORS-CADRE ET DISPONIBILITÉ.

MM.

MAGNIER, I. G. P.
CLÉMENT, I. O. P.

MM.

GUILLEBOT DE NEVILLE, I. O. P.
DUBY, I. C. M.

H. — RÉINTÉGRATION.

M. BLUM-PICARD, I. O. M.

I. — CHANGEMENTS D'ADRESSE OU DE RÉSIDENCE.

Ponts et chaussées.

Inspecteurs généraux.

MM.

BLONDEL (André), Grandrain, par Palinges (Saône-et-Loire).
BROSSE (DE LA), 10, rue Villars, Grenoble (Isère).
HOUEURT, 132, boulevard de Clichy, Paris (9^e).
LE GAVRIAN, 22, rue Romilly, Versailles.
PARENT, 23, boulevard de Latour-Maubourg, Paris (7^e).
WILLEMIN, 244, boulevard Saint-Germain, Paris (5^e).

Ingénieurs en chef.

MM.

GRIMPRET, 244, boulevard Saint-Germain, Paris.
MATHIEU (André), rue Côte-des-Chapelières, Valence (Drôme).
NOTTÉ, 4, rue d'Argentré, Nantes.
PICARD, 35, avenue de la Victoire, Rabat (Maroc).
POULET, 9, place Saint-Étienne, Toulouse.
PREDHUMEAU, 40, avenue Galliéni, Villemombie (Seine).
ROTH, 1, avenue de la Loge-Blanche, Epinal.
SALMON, Evreux.

Ingénieurs ordinaires

MM.

ALFANO, 9, rue Marcel-Lucet, Bône (Algérie).
ANTOINE (Camille), 12, rue Saint-François, Saintes (Charente-Inférieure).
BAGHET, 22, rue Vital-Carles, Bordeaux.
BAUZIL, Port autonome, place Gabriel, Bordeaux.
BERNARD, Lyon.
BERTRAND, Lyon.
BONIFACE, Alger.
BOUCHER, en congé, domaine de Larrigade, Hagetmon (Landes).
BRICKA, Saïgon (Indo-Chine).
CESTRE, Bourges.
CHANOT, 26 bis, rue Séguier, Nîmes (Gard).
CHAPOUTHIER, 18, rue Thiers, Boulogne-sur-Seine (Seine).
CRESCENT, 10, port Saint-Étienne, Toulouse.
DELATRE, Dunkerque.
DESMAZES, Nîmes.
DORGES, 3, rue de Boigne, Chambéry.
DUREPARE, port autonome, Bordeaux.
EQUILLON, Pointe-Noire (Afrique équatoriale française).
FÉLIX, 27, rue George-Sand, Paris (16^e).
GARNIER, Grenoble.
GÉNY, Metz.
GIRAV, 19 bis, rue Louis-Lagel, Nîmes.

MM

GODOT, Vesoul
JANET, 87, boulevard Saint Michel, Paris
(6^e), au lieu de 85
JOIGNEAU, Agen
JULIEN (Paul), 1, rue Henri Duchêne, Pa-
ris (15^e)
LIMORRI, Yaoundé (Cameroun)
MART, villa Maurette boulevard Fabre
Saint-Maxime sur Mer (Var)
MARDON, 1, rue du Sirent-Bobillot,
Tours
MATHLON, Compiègne (Oise)
MOREL, 7, rue Dumont d'Urville Toulon
(Var)
MOUGEOT, 11, rue Cambronne, Sidi Bel
Abbès
NICOLAS (Marcel), 20, avenue de la Tou-
relle, Saint-Mandé (Seine)
PAPI, 182, avenue de Versailles Paris
(16^e)
RAMBAUD, Forcalquier (Basses-Alpes)
RIOUX, Agen
RENAUD (Bernard), Angers (Maine et
Loire)
RENAUD (Albert), Bordeaux
ROGIER, 13, rue Victor Guichard, Sens
ROQUES, Agen
ROSTAND, villa « La Terrasse », Bonne
veine, Marseille
ROULLIER, Chaumont
SILGUS, Toix
SURLAUD, 3, rue Cernuschi Paris (17^e)
TESTE, 30^{ter}, rue Guillemard, Le Havre

MM

THULLIER, 2, avenue du Colonel-Bonnet,
Paris (16^e)
TOUBIN, 24 avenue Bouvard Annecy
VIGNON, 8 rue du Laos, Paris (15^e)
VILLOURDOLL, Tananarive (Madagas-
car)
DE VITRY D'AVICOURT, Orleans

Mines.

Ingenieurs en chef

MM

DAYAL Alais
LE SUCUR, 1, rue de l'Université, Paris
(7^e)
RUFFLET, 244, boulevard Saint-Germain,
Paris.
TATIANEL, 19 rue de la Rochefoucauld
Paris (9^e)

Ingenieurs ordinaires

MM

BLUM-PICARD, Metz
BRIZARD, Limoges
CHANGY, 7, rue Bassompierre, Nancy
CHARVET, Bordeaux
COROT, Toulouse
GENDRIN, 244, boulevard Saint Germain,
Paris
PAGEZY, Societe de Penarroya, Penar-
roya Pueblonuevo (Cordoba) (Espagne)
RICARD, Clermont Ferrand

III

Compte rendu de la tournée de juillet 1927 en Haute-Savoie et en Suisse.

Conformément à la décision prise en 1926 par le Comité du P. C. M., une seule tournée avait été prévue pour 1927; elle a eu lieu du 4 au 13 juillet, en Haute-Savoie et en Suisse.

Trois combinaisons étaient offertes aux participants : assister soit à la partie française, soit à la partie suisse, soit à la tournée complète. En fait, la souplesse de l'organisation était telle que beaucoup de camarades ont pu abrégé ou, au contraire, prolonger la période pour laquelle ils s'étaient primitivement inscrits.

Les conditions atmosphériques ont été, somme toute, très satisfaisantes; la pluie n'est vraiment tombée que deux fois, d'abord à Chamonix, ensuite à Montreux; mais, même au plus fort des averses, comme l'a si bien chanté notre camarade Lemé : « Le P. C. M. est toujours gai. »

La tournée, présidée par M. l'ingénieur en chef des mines Loiret, a réuni environ 43 adhérents pour la partie française et 26 pour la partie suisse. Le rendez-vous avait été fixé au lundi 4 juillet, à Annecy.

Première journée. — Lundi 4 juillet.

Donc, au jour dit, à 8 h. 30, devant la gare, trois confortables autocars P.-L.-M. nous attendent; ils nous mènent d'abord au château de Montrollier, forteresse médiévale, juchée sur un mamelon isolé, qui domine la vallée du Fier. Son dernier propriétaire, Léon Marès, l'a légué en 1916 à l'Académie florimontane d'Annecy. C'est maintenant un musée qui, avec de belles tapisseries et des armures vénérables, renferme de curieux souvenirs de l'époque impériale, ainsi que des collections exotiques qu'on est tout surpris de rencontrer dans ces contrées retirées de l'ancien duché de Savoie. La visite se termine par l'ascension du donjon, d'où l'on découvre une vue intéressante.

Nous descendons ensuite vers les gorges du Fier, toutes proches, si impressionnantes par leur profondeur et par le grondement de l'eau qui, sans cesse, attaque et désagrège la roche calcaire. A mi-hauteur des falaises à pic, entre lesquelles le tor-

rent s'est frayé passage, est établie une passerelle en encorbellement, d'ailleurs submergée par les fortes crues, mais qui, par beau temps, permet de parcourir sur toute leur longueur, ces gorges fameuses qui se terminent à la Mer des Rochers.

Nous venons de voir le Fier grandiose et sauvage, nous allons maintenant le voir asservi par la main de l'homme. Nous arrivons en effet à l'usine de Vallières, en construction sur le Fier moyen. M. Boutan, administrateur délégué de la Société du gaz de Lyon, représentant M. Menjoux, administrateur délégué de la Société hydroélectrique de Lyon, nous en fait les honneurs, entouré de M. Villars, directeur des travaux; de M. Zambeaux, directeur de l'exploitation, et de M. Deydier, conducteur des travaux. Un court amphî en plein air, une distribution de brochures et de photographies spécialement préparées à notre intention et nous voici, montant et descendant les échelles, arpentant la crête du barrage, examinant les chambres des turbines.

En bref, disons que le barrage créera, sous une retenue de 18 mètres, une réserve de 1.800.000 mètres cubes, utilisée à raison d'un débit moyen de 72 mètres cubes à l'heure dans l'usine hydroélectrique accolée au barrage où trois groupes générateurs d'une puissance de 5.300 kilowatts fourniront un courant à 10.000 volts, transporté sous la tension de 60.000 volts dans la région lyonnaise.

Après cette visite rapide, nous revenons à Rumilly, déjà traversé au départ : nous nous hâtons vers l'hôtel du Cheval-Blanc, où la Société hydroélectrique de Lyon nous offre un somptueux festin. Pendant deux heures, les mets les plus délectables se succèdent sans arrêt, arrosés des vins les plus réputés de la vallée du Rhône. Au dessert, M. Boutan nous exprime ses souhaits de bienvenue dans ce si beau pays auquel, il s'en excuse, les travaux qu'il fait exécuter vont donner un caractère un peu rébarbatif. Il rappelle ensuite les étapes franchies par la Société hydroélectrique de Lyon; ses efforts se sont d'abord portés sur la partie aval du cours d'eau, à présent on équipe la partie moyenne; plus tard, si les ressources financières le permettent, ce sera la partie amont. Pendant la guerre, la première usine de la Société, dite des Portes du Fier, a pu fonctionner, quoique non terminée, sous une chute réduite à 10 mètres et apporter ainsi un appoint non négligeable aux nombreuses industries intéressant la défense nationale, qui s'étaient groupées autour de Lyon. Notre président se lève à son tour; il rassure M. Boutan : l'usine de Vallières n'enlaidit nullement le ravissant paysage dans lequel elle est placée, et la brillante réception de la Société hydroélectrique de Lyon nous laissera un souvenir inoubliable de la vallée du Fier, aussi bien au point de vue touristique qu'au point de vue technique et qu'au point de vue gastronomique.

Les autocars nous conduisent ensuite au barrage des Portes du Fier, massif haut de 53 mètres, long de 35 mètres au couronnement, et dont les fondations, très difficiles, ont été établies sur des caissons à air comprimé descendus à 30 mètres au-dessous des eaux moyennes. La galerie d'amenée, longue de 1.400 mètres, assure un débit de 60 mètres cubes par seconde, qui est utilisé à la centrale de Motz. Le courant, produit directement à 10.000 volts, est élevé à 70.000 volts par cinq transformateurs de 4.500 K. V. A.; il est réservé en majeure partie à Lyon et à sa banlieue.

De là, nous gagnons Seyssel, le pays du calcaire asphaltique exploité non loin de là à Pyrimont sur la rive gauche du Rhône. La visite de la mine, en chômage, nous réserve, à défaut de substantiels renseignements techniques, une amusante promenade dans les galeries, où règne une fraîcheur tout spécialement agréable par cette chaude après-midi.

Mais le soleil a tourné : il est déjà 16 h. 30 et le programme comporte encore la visite des perles du Rhône à Bellegarde; c'est un peu tard pour y aller, mais, comme mercredi notre itinéraire doit nous ramener dans la région, nous pourrons, en nous pressant un peu, reprendre ce numéro du programme. Par Challonges et Frangy, nous regagnons donc Annecy où, pittoresquement campés chez l'habitant, nous allons prendre du repos pour la journée du lendemain.

Deuxième journée. — Mardi 5 juillet.

Le rendez-vous est avancé à 8 heures; il s'agit de respecter l'emploi du temps. C'est d'abord le passage au pont de l'Abîme, que les autobus franchissent à vide : les amateurs de clichés savent tirer parti de l'arrêt, les autres enrichissent leurs collections de cartes postales à l'hôtel tout proche; et en voiture pour le col de Frêne! Au sommet, le coup d'œil est splendide sur les vallées de l'Isère et de l'Arc; à nos pieds, s'étend Saint-Pierre d'Albigny, sur lequel descend la route en lacets; mais les raccourcis abrupts séduisent une bonne partie de notre groupe, qui dévale à pied par les sentiers pierreux. Nous remontons ensuite la vallée de l'Isère pour reprendre à gauche la route de Tamié: deux courts arrêts au col, pour admirer le paysage, et nous redescendons vers Annecy; au bout du lac, nous quittons nos autocars pour prendre le bateau qui nous permettra de mieux jouir des enchantements du lac, et nous voici, voguant d'une rive à l'autre, sans hâte, caressés par la brise, sous le grand soleil qui déjà nous brunit. La journée s'achève par des promenades en canot et le soir en gondoles vénitienues.

Troisième journée. — Mercredi 6 juillet.

Le départ est fixé comme la veille à 8 heures, cette fois le programme comporte une importante partie technique.

C'est d'abord le pont de la Caille qui, par un arc en béton de 140 mètres d'ouverture, « la plus grande voûte du monde en construction », franchit la gorge des Usses aux abords de Crussilles.

La particularité essentielle de l'ouvrage, c'est qu'il est construit de manière à compenser les effets dus au retrait du béton. Ce résultat est obtenu, d'après une théorie conçue par M. Baticle, ingénieur en chef des ponts et chaussées, auteur du projet, en interposant dans la voûte, d'après une loi convenable, des voussoirs de dimensions calculées rationnellement, préparés assez à l'avance pour que le béton ait terminé son retrait. La voûte se compose de trois rouleaux superposés. Aucune armature de tension n'a été prévue, car, dans toute l'étendue de la section droite, il ne se développera que des efforts de compression; des frettes augmentent d'ailleurs notablement la limite de résistance à de tels efforts.

Le premier rouleau a été construit sur un cintre en charpente d'une seule portée, constitué par un arc dont la hauteur varie de 6 mètres aux naissances à 4 mètres à la clef.

Des poteaux en béton armé, prenant appui sur la voûte, soutiendront le tablier, également en béton armé. Cet ouvrage si hardi doit livrer passage à la route nationale d'Annecy à Genève et à deux voies d'un chemin de fer d'intérêt local qu'il aurait été imprudent d'établir sur le pont suspendu actuellement en service.

Après avoir longuement examiné l'ensemble de ce remarquable chantier, nous montons par groupes de six ou sept dans la benne à matériaux confortablement aménagée avec force couvertures, et le transporteur aérien nous dépose, à 150 mètres au-dessus du précipice, au sommet de la voûte, où nous pouvons suivre de près les détails de construction.

Après cette visite si intéressante, nous gagnons, par Saint-Julien, l'usine de Chancy-Pougny. Nous franchissons la frontière à Chancy, la douane et la gendarmerie, prévenues de notre arrivée, nous laissent pénétrer en Suisse sans longues formalités. A l'usine, M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Tumeulle, administrateur délégué de la Société des forces motrices de Chancy-Pougny, nous fournit toutes explications utiles sur l'activité de la Société qu'il dirige et sur les conditions techniques et politiques qui se sont imposées lors de la construction de l'usine située à cheval sur le Rhône, partie en territoire français, partie en territoire suisse. La chute utilisable varie de

8 mètres à 10^m,40 pour un débit moyen de 310 mètres cubes par seconde; le courant, produit par cinq groupes de 9.000 chevaux, est envoyé en France sous une tension de 120.000 volts à l'« Energie électrique du Rhône et du Jura ».

Après une visite rapide des groupes électromoteurs, du barrage et du poste de transformation, nous sommes aiguillés sur la rive française vers un local pavoisé de drapeaux tricolores et où nous attendent des rafraîchissements de choix. Nous revenons ensuite sur nos pas et nous ressortons sur la rive suisse.

Mais il est encore trop tard pour intercaler dans l'horaire l'excursion à la Perte du Rhône, que déjà lundi nous avons dû remettre faute de temps. D'autre part, le trajet de retour peut facilement être dévié par Genève; pour ceux d'entre nous qui ne participent pas à la tournée suisse, c'est une occasion propice de voir la célèbre cité. Allons-nous donc abandonner définitivement la Perte du Rhône? C'est un gros sacrifice auquel ne se résigneront pas une quinzaine d'entre nous qui, fidèles jusqu'au bout au programme primitif, préféreront manquer Genève. Un des cars rebrousse donc vers Bellegarde, les deux autres poursuivent jusqu'à Genève. Mais, finalement, nos deux groupes se rencontrent sur la route d'Annecy, à gauche du mont Salève d'où, malgré une brume légère, se découvre grandiose la chaîne du Mont-Blanc.

Quatrième journée. — Jeudi 7 juillet.

Annecy a été pendant trois jours notre port d'attache, mais le moment est venu de quitter pour de bon la capitale savoisienne. La route côtoie longtemps la rive est du lac, où nous saluons une dernière fois les cimes altières qui se mirent dans les eaux profondes. Et, bientôt, remontant la vallée de l'Arly, nous arrivons à Ugine, où nous devons visiter les importants établissements de la Société d'électro-chimie, d'électro-métallurgie et des aciéries électriques d'Ugine.

M. Mathieu, directeur général, et M. Perrin, ingénieur des mines, directeur du groupe d'Ugine, nous accueillent. Quelques courtes explications sur l'ensemble des installations : dans toutes les usines de la Société, l'énergie est demandée aux chutes d'eau des Alpes de Savoie. Dans le groupe d'Ugine, où nous nous trouvons, se fabriquent les aciers de toute nature : aciers de construction, aciers pour outils, aciers de moulage, aciers spéciaux au chrome, silicium, manganèse, titane, vanadium, tantale, molybdène, silico-manganèse. Dans la Tarentaise sont montées les usines d'émeri et de carborundum, et aussi les usines électro-chimiques, grosses productrices de sodium, de magnésium, de chlore, de soude, etc. Dans la Maurienne, sont préparés les chlorates et perchlorates et, surtout l'aluminium.

Les centrales hydroélectriques de la Société peuvent réserver en faveur du réseau P-L-M et des agglomérations urbaines de la région, une partie des 600 millions de kilowatt heures qu'elles fournissent annuellement.

Nous parcourons ensuite les installations d'Ugine — une coulée, qui a lieu au moment de notre passage, retient notre attention. Fonderies, laminaires, ateliers donnent une haute idée des méthodes d'organisation qui assurent la supériorité et la prospérité de cette puissante Société.

D'Ugine par Faverges, nos autocars gravissent lentement les pentes escarpées et arides qui mènent au col de Aravis, à 1 500 mètres au-dessus du niveau de la mer. À ces altitudes, la végétation est rare, mais les enfants du pays savent tirer parti des quelques échantillons de la flore alpestre — ils préparent des bouquets dont ils bombardent les touristes, espérant que leur offensive appellera une riposte en espèces sonnantes et trebuchantes.

Le vent balaye de gros nuages gris qui fuient très bas, mais, malgré le ciel couvert, la descente sur le Fayet s'effectue sans pluie.

Le Grand Hôtel de la Savoie peut nous recevoir tous pour la nuit; dans ses vastes salons s'organisent, le soir venu, et sauteuses et jeux.

Cinquième journée. — Vendredi 8 juillet.

Le lendemain matin, le tramway du Mont Blanc, par service spécial, nous conduit au glacier de Bionnassay, avec arrêt à Mottron et au col de Voza. Du tramway à 2 400 mètres d'altitude nous risquons une courte promenade à la base du glacier. De retour au col de Voza, nous décidons d'aller au Piaron tout proche, c'est un belvédère unique qui, d'après les albums qui circulent entre nos mains, offre le plus beau tour d'horizon d'Europe, malheureusement plus nous approchons du but, plus la brume devient épaisse, et nous en sommes quittes pour regagner le col de Voza sans avoir rien vu. De là, l'itinéraire normal comporte le retour en train au Fayet et l'embarquement pour Chamonix. De hardis montagnards préfèrent aller à pied et, en profitant des pistes, gagner les Houches, station de la ligne de Chamonix. Leur descente n'est pas d'ailleurs sans imprévu — il leur faut, au milieu des neiges, chercher la direction, essuyer quelques grains, qui transforment en torrents les sentiers caillouteux, en fin de compte, ravins et enchantés ils arrivent aux Houches pour reprendre le train qui emporte la caravane à Chamonix.

Sixième journée. — Samedi 9 juillet.

La matinée est bien remplie par la visite du téléphérique de l'aiguille du Midi; l'installation a été réalisée par la Société de travaux Dyle et Bacalan, pour le compte de la Société française des chemins de fer de montagne. Les ingénieurs constructeurs, MM. de Blonay et Brossé nous accompagnent. C'est à partir de 1924 que la première section du funiculaire a été ouverte à l'exploitation; elle part de la station des Pèlerins, située à deux kilomètres de Chamonix à l'altitude de 1.050 mètres; elle aboutit à la station de la Para, à la cote 1790. Depuis juin 1927, un nouveau tronçon a été mis en service : de la Para, il atteint la station des Glaciers, à 2.664 mètres d'altitude. De là, mais plus tard, la ligne doit s'élever jusqu'au sommet de l'aiguille du Midi, à 3.843 mètres. Dès maintenant, l'ascension du Mont Blanc est grandement facilitée; de la station des Glaciers, en effet, les alpinistes gagnent en moins de deux heures le refuge des Grands-Mulets, d'où en une journée ils peuvent atteindre le sommet fameux. Sur chaque section circulent simultanément une benne montante et une benne descendante d'une contenance chacune de 17 voyageurs. Le câble porteur de 64^{mm} de diamètre présente à la rupture une résistance de 330.000 kilogrammes. La sécurité a été étudiée avec un soin tout particulier; le câble tracteur est doublé par un câble frein qui, en cas de rupture du premier, immobilise la benne, puis permet de la descendre au pylône le plus voisin. Un câble-guide facilite le passage des pylônes. Les pylônes sont espacés de 80 à 330 mètres. Leur hauteur varie de 12 à 33 mètres; la pente la plus raide est de 120 p. 100. La vitesse d'ascension est de 2^m,35 à la seconde. Beaucoup moins coûteux à construire que ne l'eût été un funiculaire sur rail, ce téléphérique fonctionne à l'entière satisfaction du public, ses organisateurs ont entrepris d'en construire un nouveau qui reliera Chamonix au plateau de la Plampraz. Tout le long du parcours, et notamment à la station des Glaciers, la vue est, paraît-il, merveilleuse; mais, par malchance, le jour de notre visite, les nuages sont particulièrement bas et nous débarquons au terminus, tout transis sous une averse de neige fondu. Mais les plus intrépides, bravant les intempéries, n'hésitent pas à gagner à pied la Mer de Glace, où ils arrivent dans l'après-midi, devancés par le gros de la caravane qui s'y est rendu par le chemin de fer à crémaillère. Une courte promenade sur les bords de la Mer de Glace et nous regagnons la gare, où nous attend un copieux goûter offert par le directeur de la Compagnie du chemin de fer de Chamonix au Montanvers. Plusieurs d'entre nous, aimant mieux rentrer à pied que de reprendre le train, traversent hardiment la Mer de Glace. Tout le monde se retrouve le soir à l'hôtel, où, après le dîner, Dupouy, profitant de la dernière soirée où nous sommes tous réunis, lit un très apprécié « laus du camarade moyen ».

Septième journée. — Dimanche 10 juillet.

En cas de beau temps, une excursion était décidée pour la journée du dimanche au Brévent, avec déjeuner au col de la Plampraz et retour à Chamonix dans l'après-midi. Plusieurs d'entre nous se préparaient à partir à 7 heures comme convenu, mais bientôt ils sont unanimes à renoncer au projet; c'est que l'eau tombe avec une telle intensité et une telle constance qu'il ne reste aucun espoir d'amélioration pour le reste de la journée. Bloqués à Chamonix, nous passons la matinée à suivre les mouvements des baromètres enregistreurs et à discuter sur le temps probable pour le lendemain. Dans l'après-midi, la visite des musées et une séance de cinéma, où se déroule sur l'écran une ascension à la Dent du Requin, nous font prendre patience. Vers 5 heures, la pluie tombe moins fort. Nous poussons une pointe au pied du Brévent pour rentrer bientôt à l'hôtel écouter les prévisions optimistes des spécialistes de la météorologie alpestre.

Huitième journée. — Lundi 11 juillet.

Par bonheur, elles se réalisent, ces prévisions optimistes. Dans un ciel d'un bleu sans tache, un soleil radieux ramme le paysage jusque-là terne et maussade; l'aiguille du Midi, le glacier des Bossons, le Mont-Blanc se révèlent à nos yeux ravis. Le chemin de fer électrique qui nous emmène en Suisse remonte la vallée de l'Arve, puis descend la vallée du Trient; le spectacle est incomparable : avec une netteté merveilleuse se détachent le Dru, l'aiguille Verte, les aiguilles Rouges, le glacier de l'Argentière. Au Châtelard-local, descente de voiture pour visiter la prise d'eau et un dispositif de désablage automatique de l'usine de Barberine. Puis nous gagnons le Châtelard-village, où est établie l'usine. La salle des alternateurs, en chômage pour cause de réparations, est toute silencieuse; mais l'intérêt de notre visite réside surtout dans l'excursion au barrage. Pour y accéder, il nous faut d'abord nous élever de 800 mètres environ, ce qui est fait sans fatigue, grâce au funiculaire de service établi pour l'approche des matériaux. Puis une marche de trois quarts d'heure sur une route qui surplombe de profonds ravins nous conduit au pied de la masse imposante du barrage. Sa hauteur maximum est de 77 mètres, sa longueur au couronnement est de 350 mètres. Le béton, dosé à 200 kilogrammes de ciment, a été coulé très fluide d'après une théorie de M. Bolomey, ingénieur en chef de l'ouvrage. La contenance du réservoir formé est de 41 millions de mètres cubes. La chute brute atteint 750 mètres environ. Après la visite, la Compagnie des chemins de fer fédéraux, qui exploite l'usine de Barberine, nous offre une collation au chalet d'Emosson, à 1.800 mètres d'al-

titude. De retour à Châtelard-village, nous partons vers Martigny. Le trajet jusqu'à Vernayaz reste extrêmement pittoresque. La vallée du Trient, très profonde, est encaissée entre des pentes boisées d'une hauteur impressionnante.

À 8 heures du soir, nous débarquons à Martigny.

Neuvième journée. — Mardi 12 juillet.

Le lendemain, un autocar nous emmène successivement à l'usine de Vernayaz et à l'usine de Fully.

L'usine de Vernayaz reçoit les eaux du canal de fuite de l'usine de Barberine, celles du Trient, de l'Eau neuve et de la Triège; elle fonctionne sur une hauteur de chute de 740 mètres. L'appareillage électrique, tout à fait moderne, présente maintes particularités dignes de remarque.

L'usine de Fully fonctionne sous la plus haute chute du monde, 1.650 mètres; les conduites forcées, au lieu d'être apparentes comme dans la plupart des installations, sont enterrées sur toute leur longueur.

De là, nous roulons vers Territet, où notre horizon très tendu ne nous permet que de consacrer vingt minutes à la visite du célèbre château de Chillon; le portier ne fait pas de difficulté pour reconnaître à notre Société le caractère d'utilité publique, auquel, d'après le règlement, est subordonnée l'admission à tarif réduit. Au pas accéléré, nous défilons dans les souterrains, la prison de Bonvard, la salle de justice, la chambre de torture, la salle du châtelain, la salle des chevaliers, la chapelle et, comme l'heure presse, nous renouons à monter au donjon.

Notre hôtel, superbement installé aux bords du lac, nous nous offre un confort très apprécié, d'autant plus que la pluie qui s'est mise à tomber va nous y retenir une partie de l'après-midi et toute la soirée. Profitant d'une éclaircie, nous parcourons les rues de Montreux très animées; la vue de magnifiques étalages de chocolat donne l'idée d'organiser une visite à une usine de fabrication de ce délicieux produit, dont la Suisse s'est fait une spécialité.

Notre président obtient sans peine du directeur de la chocolaterie Séchaud l'autorisation de visiter ses établissements. Sous la conduite d'un chef de fabrication, nous assistons aux phases successives qui permettent de passer des fèves de cacao au chocolat fondant ou au lait dont nous dégustons quelques échantillons. La maison fabrique aussi, avec de la pâte d'amande, d'amusants sujets dont les solides mâchoires humides sont paraît-il tout spécialement friandes.

Puis, comme le temps se rassérène, nous montons en funiculaire, non pas à Naves, où nous serions allés sans la pluie, mais à Caux, d'où nous découvrons une fugitive vue d'ensemble sur l'extrémité orientale du Léman.

La soirée est occupée à des jeux et à des exercices de graphologie, où excelle notre camarade Lemé, à la satisfaction uni-

verselle. On répète en chœur la chanson du P. C. M., composée par lui quelques heures plus tôt dans la chambre de torture du château de Chillon.

Dixième journée. — Mercredi 13 juillet.

C'est à l'embarcadère de Montreux que nous embarquons pour Lausanne; des facilités de circulation nous ont été aimablement consenties par le directeur de la Compagnie de navigation sur le lac Léman; les ateliers de construction sont établis à Ouchy; nous y visitons un bateau en cours d'aménagement. La recherche du confort a fait l'objet de minutieuses études. Comme mode de propulsion, la préférence est toujours donnée aux roues à aubes, qui facilitent les manœuvres et renforcent la stabilité transversale.

Un funiculaire nous amène ensuite à Lausanne, curieuse ville remplie de souvenirs historiques. A midi, nous réembarquons pour Genève où, après un déjeuner servi en bateau, nous arrivons vers 3 heures.

Un immense autocar nous conduit aussitôt à la Société des ateliers de Sécheron, qui a succédé en 1918 à la Compagnie de l'industrie électrique et mécanique pour l'exploitation des brevets Thury; c'est là que se fabriquent chaque année de nombreuses locomotives à courant monophasé munies des perfectionnements les plus nouveaux et les plus ingénieux.

Nous arrivons ensuite à l'usine des Charmilles, où nous sont données des explications très intéressantes sur les derniers types de turbines expérimentées dans les laboratoires.

C'est fin; la dernière visite a eu lieu, et c'est déjà la dislocation qui va nous séparer au plus tard, il est vrai, jusqu'à la tournée prochaine, où nous ne manquerons pas de revenir nombreux.

Nous adresserons en terminant nos très vifs remerciements à M. l'ingénieur en chef des mines Loiret, qui a brillamment présidé le voyage, et dont l'allant infatigable, la sollicitude pour tous et les initiatives heureuses ont su maintenir toujours une atmosphère d'entrain, de cordialité et de bonne humeur. Sachons gré également à tous nos camarades résidant dans les régions traversées, qui ont bien voulu offrir leur précieux concours aux organisateurs : ce sont MM. Toubin, ingénieur en chef du département de la Haute-Savoie, et Hægelen, ingénieur en chef du Service des forces hydrauliques du Sud-Est; MM. Pichot, Beaudelaire, Dorges, ingénieurs des ponts et chaussées, respectivement à Annecy, Saint-Julien, Chambéry; le camarade Roux, ingénieur des ponts et chaussées en disponibilité à Genève, qui s'est occupé tout spécialement du séjour en Suisse.

Une mention spéciale doit être décernée à M. Houbin, trésorier de la tournée, qui a assuré la préparation du voyage et la mise au point des moindres détails avec un zèle et un dévouement au-dessus de tous éloges.

IV

DOCUMENTS.

1° Traitements du personnel de l'administration centrale du ministère des travaux publics.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre des finances,
et du Ministre des travaux publics,
Vu l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919;
Vu l'article 185 de la loi du 13 juillet 1925;
Vu la loi du 16 juillet 1927;
Vu le décret du 14 janvier 1926, modifié par décrets des 10 novembre et 14 décembre 1926;
Vu le décret du 29 janvier 1926,

Décrète :

Art. 1^{er}. — Le décret du 14 janvier 1926, portant fixation de traitements et des classes du personnel de l'Administration centrale du ministère des travaux publics, modifié par décrets des 10 novembre et 14 décembre 1926, est de nouveau modifié ainsi qu'il suit :

Directeur général.	75 000	»
Directeurs.	75 000	»
	67.500	»
	60 000	»
Sous-directeurs.	50 000	»
	47.000	»
	44.000	»
* Chefs de bureau :		
Hors classe.	40 000	»
1 ^{re} classe.	37.000	»
2 ^e classe.	34.500	»
3 ^e classe.	32.000	»
Sous-chefs de bureau :		
Hors classe.	30 000	»
1 ^{re} classe.	28.000	»
2 ^e classe.	26.000	»
3 ^e classe.	24.000	»
Rédacteurs principaux :		
1 ^{re} classe.	22.000	»
2 ^e classe.	20 000	»
3 ^e classe.	18.000	»
Rédacteurs :		
1 ^{re} classe.	16.000	»
2 ^e classe.	14.000	»
3 ^e classe.	12 000	»
Rédacteurs stagiaires.	10.000	»
Commis principaux d'ordre et de comptabilité :		
Hors classe.	15.600	»
1 ^{re} classe.	14.600	»
2 ^e classe.	13.600	»
3 ^e classe.	12.200	»

Commis d'ordre et de comptabilité :

1 ^{re} classe.	10.800 »
2 ^e classe.	9.400 »
3 ^e classe.	8.000 »

Expéditionnaires principaux :

1 ^{re} classe.	13.500 »
2 ^e classe.	12.200 »
3 ^e classe.	11.100 »

Expéditionnaires :

1 ^{re} classe.	10.000 »
2 ^e classe.	9.000 »
3 ^e classe.	8.000 »
4 ^e classe.	7.300 »

Aide-archiviste et aide-bibliothécaire :

1 ^{re} classe.	12.500 »
2 ^e classe.	11.700 »
3 ^e classe.	10.800 »
4 ^e classe.	9.900 »
5 ^e classe.	9.000 »
6 ^e classe.	8.100 »
7 ^e classe.	7.300 »

Chef surveillant ayant moins de 100 agents sous ses ordres :

1 ^{re} classe.	12.500 »
2 ^e classe.	11.750 »
3 ^e classe.	11.000 »
4 ^e classe.	10.250 »
5 ^e classe.	9.500 »
6 ^e classe.	8.750 »
7 ^e classe.	8.000 »

Chef surveillant adjoint :

1 ^{re} classe.	11.000 »
2 ^e classe.	10.500 »
3 ^e classe.	10.000 »
4 ^e classe.	9.500 »
5 ^e classe.	9.000 »
6 ^e classe.	8.500 »
7 ^e classe.	8.000 »

Préposé téléphoniste :

1 ^{re} classe.	13.500 »
2 ^e classe.	12.500 »
3 ^e classe.	11.500 »
4 ^e classe.	10.500 »
5 ^e classe.	9.700 »
6 ^e classe.	8.900 »
7 ^e classe.	8.100 »
8 ^e classe.	7.300 »

Huissiers du ministre :

1 ^{re} classe.	9.600 »
2 ^e classe.	9.300 »
3 ^e classe.	9.050 »
4 ^e classe.	8.800 »
5 ^e classe.	8.550 »
6 ^e classe.	8.300 »
7 ^e classe.	8.050 »
8 ^e classe.	7.800 »

Huissiers autres que ceux du Ministre, gardiens de bureau, ordonnances et assimilés :

1 ^{re} classe.	9.000 »
2 ^e classe.	8.700 »
3 ^e classe.	8.400 »
4 ^e classe.	8.100 »
5 ^e classe.	7.800 »
6 ^e classe.	7.500 »
7 ^e classe.	7.200 »
8 ^e classe.	6.900 »

L'inspecteur du matériel et l'archiviste sont assimilés, au point de vue du traitement et de l'avancement, aux rédacteurs et rédacteurs principaux. Ils ne peuvent être nommés au grade de sous-chef de bureau que s'ils ont été admis dans le cadre des rédacteurs selon les modes normaux d'admission à ce grade.

Art. 2. — Les nouveaux traitements fixés par le présent décret sont exclusifs de toute gratification. Aucune indemnité ou avantage accessoire, de quelque nature que ce soit, ne peut être attribué aux fonctionnaires de l'Administration centrale que dans les limites et conditions fixées par un décret contresigné par le Ministre des finances et publié au *Journal officiel*.

Art. 3. — Il n'est apporté aucune modification à la répartition actuelle des agents entre les différentes classes. Les nouveaux traitements seront attribués aux agents suivant leur classe respective.

L'attribution des nouveaux traitements est exclusive de la majoration provisoire de 12 p. 100 sur le traitement prévue par le décret du 29 août 1926. Elle ne sera pas considérée comme un avancement et l'ancienneté des fonctionnaires dans leur nouveau traitement comptera du jour de leur dernière promotion.

Sous réserve des mesures spéciales qu'entraîne l'application des lois des 1^{er} avril 1923 (art. 7), 17 avril 1924 et 31 mars 1924, la répartition des agents entre les différentes classes doit être telle que la dépense totale pour l'ensemble du personnel ne dépasse pas celle qui résulterait de l'application du traitement moyen dans chaque emploi.

Art. 4. — Les améliorations de traitement résultant de l'application du présent décret auront leur effet à partir du 1^{er} août 1926.

Sont abrogées, à compter de la même date, toutes dispositions antérieures contraires à celles du présent décret.

Art. 5. — Le Président du Conseil, Ministre des finances, et le Ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Rambouillet, le 27 août 1927

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil, Ministre des finances,

R. POINCARÉ.

Le Ministre des travaux publics,

André TARDIEU.

2^e. — a) Traitements des ingénieurs et ingénieurs adjoints et des aspirants ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (ponts et chaussées).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Président du Conseil, Ministre des finances,

Vu l'article 55 de la loi de finances du 25 février 1901;

Vu les articles 185 et 190 de la loi du 13 juillet 1925;

Vu la loi du 31 décembre 1925 portant ouverture, sur l'exercice 1925, d'un crédit supplémentaire au titre du relèvement des traitements et soldes;

Vu les lois des 3 août 1926 et 16 juillet 1927;

Vu le décret du 27 juillet 1922;

Vu le décret du 16 juin 1923;

Vu le décret du 29 janvier 1926,

Décète :

Art. 1^{er}. — Les traitements et les classes des ingénieurs et ingénieurs adjoints et des aspirants ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) sont fixés comme suit :

Ingénieurs des travaux publics de l'Etat :

1 ^{re} classe	24.000 »
2 ^e classe	22.500 »
3 ^e classe	20.600 »
4 ^e classe	18.900 »

Ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat :

1 ^{re} classe.	17.100 »
2 ^e classe.	15.400 »
3 ^e classe.	13.700 »
4 ^e classe.	12.000 »

Aspirants ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat :

2 ^e échelon.	11.000 »
1 ^{er} échelon.	10.000 »

Art. 2. — Les nouveaux traitements fixés par le présent décret sont exclusifs de toute gratification. Aucune indemnité ou avantage accessoire, de quelque nature que ce soit, ne peut être attribué aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) que dans les conditions fixées par des décrets réglementaires contresignés par le Ministre des finances et publiés au *Journal officiel*

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 3. — Il n'est apporté aucune modification à la répartition actuelle des agents en fonctions entre les différentes classes. Les nouveaux traitements seront attribués aux différents agents suivant leur classe respective.

L'attribution des nouveaux traitements est exclusive de la majoration provisoire de 12 p. 100 sur le traitement prévue par le décret du 29 août 1926. Elle ne sera pas considérée comme un avancement et l'ancienneté des fonctionnaires dans leur nouveau traitement comptera du jour de leur dernière promotion.

Sous réserve des mesures spéciales qu'entraîne l'application des lois des 1^{er} avril 1923 (art. 7), 17 avril 1924 et 31 mars 1924, la répartition des agents entre les différentes classes doit être conforme aux dispositions des articles 1^{er} et 9 du décret du 16 juin 1923 susvisé, sans que la dépense totale pour l'ensemble du personnel puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du traitement moyen.

Art. 4. — Les améliorations de traitement résultant de l'application du présent décret auront leur effet à partir du 1^{er} août 1926.

Art. 5. — Sont abrogées, à compter de la même date, toutes dispositions antérieures en tant qu'elles sont contraires au présent décret.

Art. 6. — Le Ministre des travaux publics et le Président du

Conseil, Ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Rambouillet, le 1^{er} septembre 1927.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil, Ministre des finances,

R. POINCARÉ.

Le Ministre des travaux publics,

André TARDIEU.

b) Traitements des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État (mines).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Président du Conseil, Ministre des finances,

Vu l'article 55 de la loi de finances du 25 février 1901;

Vu les articles 185 et 190 de la loi du 13 juillet 1925;

Vu la loi du 31 décembre 1925 portant ouverture, sur l'exercice 1925, d'un crédit supplémentaire au titre du relèvement des traitements et soldes;

Vu les lois de finances des 3 août 1926 et 16 juillet 1927;

Vu le décret du 27 juillet 1922;

Vu le décret du 16 juin 1923;

Vu le décret du 29 janvier 1926,

Décrète :

Art. 1^{er}. — Les traitements et les classes des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État (service des mines) sont fixés comme suit :

Ingénieurs des travaux publics de l'État :

1 ^{re} classe.	24.000	»
2 ^e classe.	22.300	»
3 ^e classe.	20.600	»
4 ^e classe.	18.900	»

Ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État :

1 ^{re} classe.	17.100	»
2 ^e classe.	15.400	»
3 ^e classe.	13.700	»
4 ^e classe.	12.000	»

Art. 2. — Les nouveaux traitements fixés par le présent décret sont exclusifs de toute gratification. Aucune indemnité ou avantage accessoire, de quelque nature que ce soit, ne pourra être attribué aux ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des mines) que dans les conditions fixées par les décrets réglementaires et contresignés par le Ministre des finances et publiés au *Journal officiel*.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 3. — Il n'est apporté aucune modification à la répartition actuelle des agents en fonctions entre les différentes classes. Les nouveaux traitements seront attribués aux différents agents suivant leur classe respective.

L'attribution des nouveaux traitements est exclusive de la majoration provisoire de 12 p. 100 sur le traitement prévue par le décret du 29 août 1926. Elle ne sera pas considérée comme un avancement et l'ancienneté des fonctionnaires dans leur nouveau traitement comptera du jour de leur dernière promotion.

Sous réserve des mesures spéciales qu'entraîne l'application des lois des 1^{er} avril 1923 (art. 7), 17 avril 1924 et 31 mars 1921, la répartition des agents entre les différentes classes doit être conforme aux dispositions des articles 1^{er} et 9 du décret du 16 juin 1923 susvisé, sans que la dépense totale pour l'ensemble du personnel puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du traitement moyen.

Art. 4. — Les améliorations de traitement résultant de l'application du présent décret auront leur effet à partir du 1^{er} août 1926.

Art. 5. — Sont abrogées, à compter de la même date, toutes dispositions antérieures en tant qu'elles sont contraires au présent décret.

Art. 6. — Le Ministre des travaux publics et le Président du Conseil, Ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Rambouillet, le 1^{er} septembre 1927.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil, Ministre des finances,

R. POINCARÉ.

Le Ministre des travaux publics,

André TARDIEU.

c) Traitements des adjoints techniques des ponts et chaussées et des mines.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Président
du Conseil, Ministre des finances,

Vu l'article 55 de la loi de finances du 25 février 1901;
Vu les articles 185 et 190 de la loi du 13 juillet 1925;
Vu la loi du 31 décembre 1925 portant ouverture, sur l'exercice
1925, d'un crédit supplémentaire au titre du relèvement des trai-
tements et soldes;

Vu les lois de finances des 3 août 1926 et 16 juillet 1927;
Vu le décret du 19 février 1920;
Vu le décret du 16 juin 1923;
Vu le décret du 29 janvier 1926,

Décète :

Art. 1^{er}. — Les traitements et les classes des adjoints techniques
des ponts et chaussées et des mines sont fixés ainsi qu'il suit :

Adjoints techniques principaux :

1 ^{re} classe.	17.000 »
2 ^e classe.	15.800 »
3 ^e classe.	14.600 »
4 ^e classe.	13.400 »

Adjoints techniques :

1 ^{re} classe.	12.100 »
2 ^e classe.	10.900 »
3 ^e classe.	9.700 »
4 ^e classe et s'ajaires.	8.500 »

Art. 2. — Les nouveaux traitements fixés par le présent décret
sont exclusifs de toute gratification. Aucune indemnité ou avan-
tage accessoire, de quelque nature que ce soit, ne peut être
attribué aux adjoints techniques des ponts et chaussées et des
mines que dans les limites et conditions fixées par des décrets
réglementaires contresignés par le Ministre des finances et pu-
bliés au *Journal officiel*.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 3. — Il n'est apporté aucune modification à la répartition
actuelle des agents en fonctions entre les différentes classes. Les
nouveaux traitements seront attribués aux différents agents sui-
vant leur classe respective.

L'attribution des nouveaux traitements est exclusive de la majoration provisoire de 12 p. 100 sur le traitement prévue par le décret du 29 août 1926. Elle ne sera pas considérée comme un avancement et l'ancienneté des fonctionnaires dans leur nouvelle classe comptera du jour de leur dernière promotion.

Sous réserve des mesures spéciales qu'entraîne l'application des lois des 1^{er} avril 1923 (art. 7), 17 avril 1924 et 31 mars 1924, la répartition des agents entre les différentes classes doit être conforme aux dispositions des articles 2 et 9 du décret du 16 juin 1923 susvisé, sans que la dépense totale pour l'ensemble du personnel puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du traitement moyen.

Art. 4. — Les améliorations de traitement résultant de l'application du présent décret auront leur effet à partir du 1^{er} août 1926.

Art. 5. — Sont abrogées, à compter de la même date, toutes dispositions antérieures en tant qu'elles sont contraires au présent décret.

Art. 6. — Le Ministre des travaux publics et le Président du Conseil, Ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Rambouillet, le 1^{er} septembre 1927.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil, Ministre des finances,

R. POINCARÉ.

Le Ministre des travaux publics,

André TARDIEU.

**d) Traitements des agents de bureau des ponts et chaussées
et des mines.**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Président du Conseil, Ministre des finances;

Vu l'article 55 de la loi de finances du 25 février 1901;

Vu les articles 185 et 190 de la loi du 13 juillet 1925;

Vu la loi du 31 décembre 1925 portant ouverture, sur l'exercice 1925, d'un crédit supplémentaire au titre du relèvement des traitements et soldes;

Vu les lois de finances des 3 août 1926 et 16 juillet 1927;
Vu le décret du 19 février 1920;
Vu le décret du 16 juin 1923;
Vu le décret du 29 janvier 1926,

Décète :

Art. 1^{er}. — Les traitements et les classes des agents de bureau des ponts et chaussées et des mines sont fixés comme suit :

Agents de bureau :

1 ^{re} classe	13.500 »
2 ^e classe	12.400 »
3 ^e classe	11.400 »
4 ^e classe	10.400 »
5 ^e classe	9.400 »
6 ^e classe	8.400 »
7 ^e classe et stagiaires	7.300 »

Art. 2. — Les nouveaux traitements fixés par le présent décret sont exclusifs de toute gratification. Aucune indemnité ou avantage accessoire, de quelque nature que ce soit, ne peut être attribué aux agents de bureau des ponts et chaussées et des mines que dans les limites et conditions fixées par des décrets réglementaires contresignés par le Ministre des finances et publiés au *Journal officiel*.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 3. — Il n'est apporté aucune modification à la répartition des agents en fonctions entre les différentes classes. Les nouveaux traitements seront attribués aux différents agents suivant leur classe respective.

L'attribution des nouveaux traitements est exclusive de la majoration provisoire de 12 p. 100 sur le traitement prévue par le décret du 29 août 1926. Elle ne sera pas considérée comme un avancement et l'ancienneté des agents de bureau des ponts et chaussées et des mines dans leur nouvelle classe comptera du jour de leur dernière promotion.

Sous réserve de mesures spéciales qu'entraîne l'application des lois des 1^{er} avril 1923 (art. 7), 17 avril 1924 et 31 mars 1924, la répartition des agents en fonctions entre les différentes classes doit être effectuée conformément aux dispositions des articles 1^{er} et 5 du décret du 16 juin 1923 et sans que la dépense totale pour l'ensemble du personnel puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du traitement moyen.

Art 4 — Les agents de bureau provenant du cadre des agents de bureau de 2^e catégorie, précédemment recrutés en application du décret du 31 mars 1921, continueront de recevoir les suppléments de traitements fixés à l'article 3 du décret du 16 juin 1923

Art. 5 — Les améliorations de traitement résultant de l'application du présent décret auront leur effet à partir du 1^{er} août 1926

Art 6 — Sont abrogées, à compter de la même date, toutes dispositions en tant qu'elles sont contraires au présent décret

Art 7 — Le Ministre des travaux publics et le Président du Conseil, Ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*

Fait à Rambouillet, le 1^{er} septembre 1927

GASION DOUMERGUE

Par le Président de la République

Le Président du Conseil, Ministre des finances,

R POINCARÉ.

Le Ministre des travaux publics,

André TARDIEU

Le Gérant M LE CREURER,
117, rue Notre Dame des Champs Paris (6^e)
