

Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 39, rue du Mont-Cenis, Paris (18). Téléph. : Marcadet 55-63.

SOMMAIRE

NÉCROLOGIE

Georges A. belot (1883 1933)

PROCES VERBAUX DES SEANCES DU COMITE

Seance du 11 avril 1933

Seance du 9 mai 1933

TOURNEE EN POLOGNE ET EN TCHECOSLOVAQUIE

DOCUMENTS INTERESSANT LES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

EXÉCUTION DE LA CIRCULAIRE MINISTERIELLE DU 10 MARS 1933

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

NOMINATIONS MUTATIONS

DIVERS

Transmission des publications périodiques



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



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

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

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

MATÉRIEL DE TRAVAUX PUBLICS

A. SCHARS

48 à 54, rue Achard -:- BORDEAUX

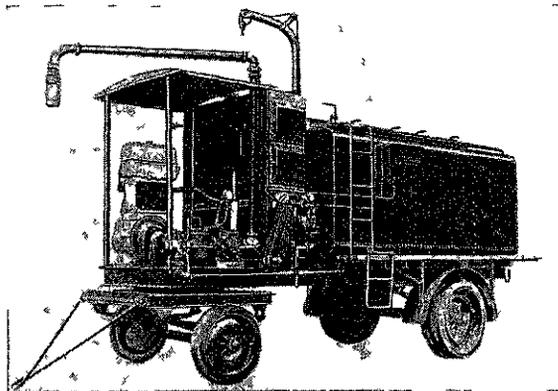
APPAREIL POUR OPÉRER LE MÉLANGE **GOUDRON-BITUME** LA FUSION ET LE FLUXAGE DES BITUMES

(BREVETÉ S. G. D. G.)

Cet appareil peut être utilisé suivant le cas envisagé :

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

**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**



Poste mobile pour la fabrication du Goudron-Bitume
Chauffage au mazout

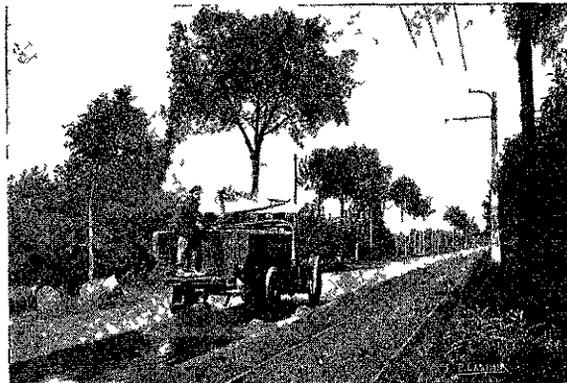
Les expériences que nous suivons depuis plusieurs années ont prouvé que notre matériel a toujours donné des mélanges goudron-bitume parfaitement homogènes.

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

**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**

stockage du mélange.

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



Répandage par Appareil Diffuseur
Breveté France et Etranger

Architectes et Entrepreneurs Techniciens et Industriels

Vous pouvez, dans les meilleures conditions...

VISITER L'U. R. S. S.

AU COURS DE CIRCUITS TOURISTIQUES
PARFAITEMENT ORGANISÉS
VOUS POUVEZ ÉTUDIER :

L'Architecture et le Bâtiment en U. R. S. S.

Voyage dirigé par M. Raymond Fischer : Moscou, Gorki (Nijni-Novgorod), La Volga : Kazan, Samara, Saratov; Rostov-sur-Don, Kislovodzk, Vladicaucase, Tiflis, Batoum. — Retour par la Méditerranée. Départ : **20 juillet**, wagon-lit. Prix forfaitaire, Paris-Marseille. **Frs : 6.100.**

Les Constructions nouvelles en U. R. S. S.

Les géants industriels du plan quinquennal :

Moscou, Magnitogorsk, Tcheliabinsk, Sverdlovsk, Novossibirsk, Kouznetzsk. — Départ de Paris : **11 juillet**. Prix forfaitaire, Paris-Paris. Par train spécial en U. R. S. S. : **Frs : 6.550**



Leningrad - Moscou - L'Ukraine - Dnieprogues

Paris, Berlin, Leningrad, Moscou, Kharkof, Dnieprogues, Kiev, Varsovie.

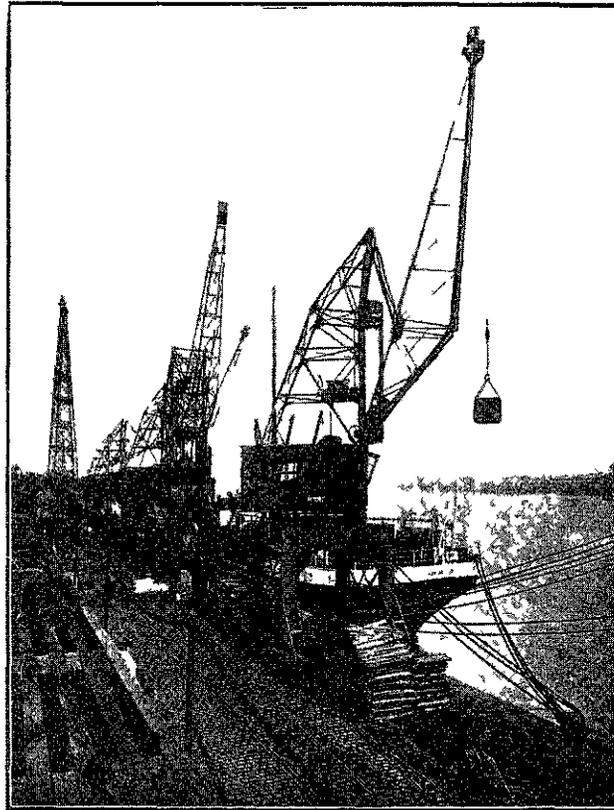
Départ de Paris : **1^{er} septembre 1933**. Prix forfaitaire :
à partir de : **Frs : 3.100.**

Pour tous renseignements, consulter les
agences de voyage et tourisme et
**BANQUE COMMERCIALE POUR L'EUROPE DU
NORD.** — Service ou Tourisme — 26, Avenue de
l'Opéra, Paris (2^e).



LES
MACHINES
ET
LES
CONSTRUCTIONS
ELECTRIQUES

**TOUT CE QUI CONCERNE
LES APPLICATIONS INDUSTRIELLES
DE L'ÉLECTRICITÉ**



Grues de 3 Tonnes a fleche relevable sous charge (Port Autonome de Bordeaux)

CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE

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

Les bons ouvrages techniques sont de plus en plus recherchés

C'est à la Librairie

TÉLÉPHONE
Danton 99-15 (3 lignes)



CHÈQUES POSTAUX
Paris 75-45

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

que vous trouverez

le catalogue le plus complet

contenant près de 3.000 titres

Il comprend les divisions suivantes :

ORGANISATION. — ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL ET PROFESSIONNEL. — MÉCANIQUE
AUTOMOBILISME. — AÉRONAUTIQUE. — ÉLECTRICITÉ. — TÉLÉGRAPHIE. — TÉLÉ-
PHONIE. — CHIMIE ET ANALYSE CHIMIQUE. — INDUSTRIES DIVERSES. — AGRI-
CULTURE. — ARCHITECTURE. — TRAVAUX PUBLICS. — CONSTRUCTION. — CHEMINS
DE FER ET TRAMWAYS. — GÉOLOGIE. — MINES. — MÉTALLURGIE.

La Librairie DUNOD édite :

La Technique Moderne. *Revue bimensuelle.*

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

L'Electricien. *Revue bimensuelle.*

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

La Vie Automobile. *Revue bimensuelle.*

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

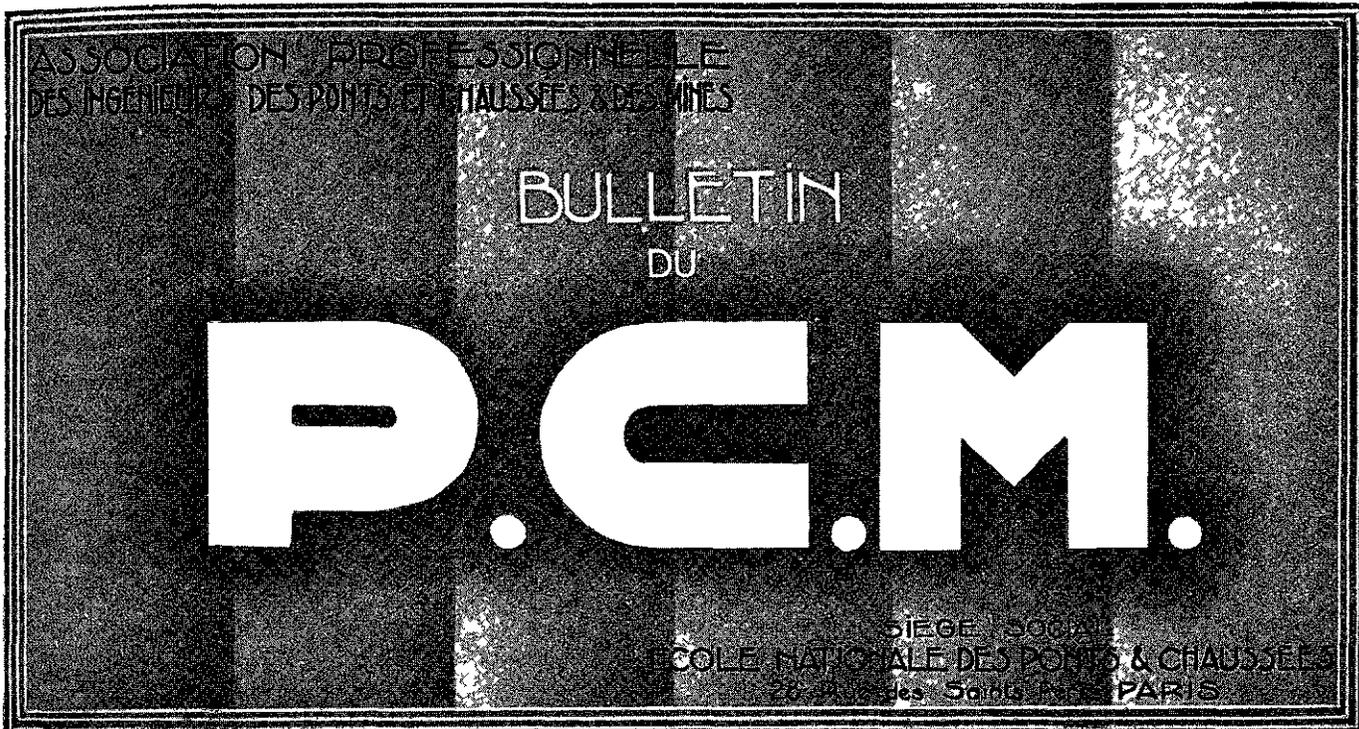
La Revue générale des Chemins de fer.
Mensuelle.

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

Les Annales des Mines. *Revue mensuelle.*

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

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



Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 39, rue du Mont-Cenis, Paris (18). Téléph. : Marcadet 55-63.

SOMMAIRE

NÉCROLOGIE

Georges A. belot (1883 1933)

PROCES VERBAUX DES SEANCES DU COMITE

Seance du 11 avril 1933

Seance du 9 mai 1933

TOURNEE EN POLOGNE ET EN TCHECOSLOVAQUIE

DOCUMENTS INTERESSANT LES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

EXÉCUTION DE LA CIRCULAIRE MINISTERIELLE DU 10 MARS 1933

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

NOMINATIONS MUTATIONS

DIVERS

Transmission des publications périodiques

PORTLAND ARTIFICIEL

ROC

**LE DERNIER NÉ...
LE MEILLEUR...**

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

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

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

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

LAMBERT FRÈRES & C^{IE}

Société en commandite par actions au capital de 27 500 000 francs

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

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

DÉPOTS : PARIS, Quai de la Rapée (face la rue Villiot).
— Quai Debilly (près le pont d'Iéna).
COURBEVOIE, 35, Quai de Seine.
CHOISY-LE-ROI, 1, Avenue de Danville.
AUBERVILLIERS, 25, Rue de la Haie Coq
VERSAILLES, 9, Rue Porte de Buc.
VAUJOURS, Route de Meaux.
MAISONS-LAFFITTE, 3, Rue de Paris.

DIRECTION COMMERCIALE

PARIS — 82, RUE SAINT-LAZARE

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



Nécrologie

Georges Arbelot

(1883-1933)

Comme Degove, comme Le Besnerais, comme Chavanes, Georges Arbelot vient de terminer sa carrière avant cinquante ans. Rarement homme a présenté à l'admiration et à l'affection des siens un tel assemblage de qualités généralement regardées comme

il se décida pour l'École Polytechnique, où il entra en 1904 et d'où il sortit 18^e dans les Ponts et Chaussées.

A l'École des Ponts et Chaussées, doyen d'âge de sa promotion, il la dominait de son intelligence supérieure et de la maturité de son esprit. Sur son projet



incompatibles. Artiste et administrateur, technicien et lettré, il savait tout faire et faire en maître. Dès sa jeunesse, il avait montré cette supériorité que l'âge devait ensuite développer d'année en année. Ses étonnantes qualités musicales, qu'appréciaient plus tard tant d'artistes renommés, lui valurent le premier prix de piano et le premier prix d'harmonie à son cher Conservatoire de Marseille, sa ville natale. Elles lui auraient assuré une belle carrière artistique, mais il préféra porter son enthousiasme et son intelligence vers les études littéraires et scientifiques. Admis pour les lettres à l'École Normale Supérieure, après un examen qui avait été une éblouissante conversation,

de béton armé, comportant l'étude de l'élargissement du viaduc de Meudon, le regretté Rabut mettait l'appréciation « disposition qui révèle un constructeur ». A Rouen, pendant sa mission de deuxième année, il choisissait comme sujet de mémoire, l'étude de l'outillage du port, et ses vues originales sur les appareils de levage, la synthèse qu'il présentait de leurs dispositions frappaient immédiatement tous ceux qui avaient eu son travail entre les mains. Et en même temps, corrigeant des compositions d'histoire de la musique, il notait sur son carnet, entre le croquis d'un dispositif d'orient d'une grue hydraulique et une remarque sur le recépage des pieux de fondation, des

appréciations personnelles sur l'influence des Allemands sur la musique russe.

Ingénieur ordinaire à Rochefort, Arles et Marseille, il continuait à donner la mesure de ses qualités hors de pair et de son aptitude à analyser les plus grandes complications pour découvrir et rendre claires les idées générales sur lesquelles peut se dégager une doctrine. Dans les enchevêtrements des canaux de Provence, des nappes d'eau de la Crau et de la Camargue, des droits respectifs des différents irrigants, il était arrivé à lire clairement, et à voir ce qu'il y avait d'important et de secondaire. Des années après il savait encore, en quelques mots, en quelques images saisissantes, évoquer et montrer toutes les particularités d'un problème aussi touffu que celui de l'assainissement de la Camargue. De même aussi, devant un ensemble architectural, avec quel sentiment d'artiste, avec quelle science de technicien, il remarquait au premier coup d'œil les éléments de l'œuvre et expliquait comment ils avaient été assemblés. Savoir l'harmonie, les mathématiques, la composition littéraire, la résistance des matériaux, sentir, s'enthousiasmer, tel était son secret. Il trouvait cela tout simple. A l'entendre, on croyait que ce l'était.

Vint la guerre. Il la fit sous le feu, et de nombreuses fois, il s'offrit aux coups dans la cible voyante de son ballon captif d'où bien souvent il dut se lancer en parachute et se laisser tomber sur le sol à côté de l'enveloppe en flammes, et le mal qui devait l'emporter est sans doute venu de ces sauts vertigineux. Son cran, disait un de ses camarades de combat, était comparable à ses autres qualités; il n'y a pas de plus bel éloge. Toujours passionné pour les grandes idées, et dévoué au bien du service, il sut voir dès 1914 quel rôle pouvaient jouer les ballons dans le réglage du tir de l'artillerie. Avec sa logique et son entrain, il sut convaincre états-majors et combattants et ses services furent si appréciés qu'on lui confia le commandement d'un groupe de compagnies d'aérostiers, puis l'aéronautique de la cinquième armée. Remontant sans défaillance le moral de tout le monde par son bon sens, sa certitude tranquille, il fut dans le cadre de son commandement un des agents de la victoire. Deux citations, en 1915 et en 1918, récompensaient son dévouement, son courage, ses facultés d'organisation, comme son talent d'observateur. En temps de guerre comme en temps de paix, il savait tout comprendre et faire, aussi brillant dans la conception que dans l'exécution, dans les idées générales que dans le détail.

Peu après la guerre, M. Mahieu, secrétaire général du Ministère des Travaux publics l'appela à la Direction, encore toute nouvelle, des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique. C'est là surtout qu'Arbelot put montrer toute sa valeur. On se rappelle comment la question se posait alors, au sortir de la guerre, en pleine crise du charbon, au

milieu des ruines, avec la hausse invraisemblable de tous les prix. Faire quelque chose d'entièrement neuf quand tant était encore à refaire, difficulté et paradoxe qui devaient plaire à cet esprit optimiste et constructeur.

Secrétaire dès sa fondation en Novembre 1920, du Comité Consultatif des Forces Hydrauliques, il devenait le 16 avril 1921, directeur des Forces Hydrauliques et des distributions d'énergie électrique. Il avait trente-sept ans. Le Ministère des Travaux Publics n'avait jamais eu de directeur aussi jeune et des appréhensions se manifestaient. Manque d'expérience, manque de suite dans les idées, manque d'autorité, voilà ce qu'on craignait de trouver chez le nouveau directeur. Ceux qui le connaissaient n'étaient pas inquiets. Lorsque, dans son cabinet, il réunissait des adversaires pour régler sans autres témoins de vieux litiges, ou lorsque, en séance de commission, il tranchait en quelques mots les difficultés, il montrait un esprit de décision, une connaissance du sujet, une fidélité à ce qu'il appelait « la doctrine » où ses anciens camarades retrouvaient encore accrues, ces qualités d'école, les brillantes comme les solides. On le voyait dans les Comités, ne disant mot, la tête souvent cachée dans ses mains, écoutant tout le monde, attendant sans intervenir le moment où tout aurait été dit. Alors, sans laisser la discussion recommencer, il formulait son avis, net de toute phrase inutile, avec l'expression piquante qui pouvait le mieux expliquer son idée. Si des objections venaient, il justifiait son opinion par des arguments précis, où se révélaient son immuable bon sens, sa connaissance du dossier comme des textes généraux, son esprit inventif, sa volonté de chef responsable.

Il disait toujours tout ce qu'il pensait. Et c'est en grande partie à sa persuasive éloquence, à sa patience, à sa droiture intellectuelle que l'on dut le succès des délicates négociations internationales qui ont permis la construction de l'usine de Kembs. C'est à sa claire compréhension des nécessités de la nouvelle technique des lignes à haute tension que l'on dut le statut des concessions dites de transport, pour lesquelles, comme il eut la joie de le constater à la II^e Conférence Internationale des Communications et du Transit, à Genève, la France se trouva en avance sur les conceptions des autres pays.

Il ne réussissait pas seulement par la parole. Il était encore de l'école, aujourd'hui un peu désuète, où l'on savait rédiger et où l'on prenait volontiers la plume en main. Souvent, quand il s'agissait d'un sujet neuf, sur lequel il voyait bien qu'il était seul à avoir déjà réfléchi, il écrivait de sa grande écriture, claire et impeccable, comme son style et comme ses idées. D'un jet et sans rature, il composait sur la mobilisation des industries électriques un projet d'organisation générale, entièrement nouveau et original, qui devenait sans changement une instruction du Président du

ENTREPRISE GENERALE
TRAVAUX DE ROUTES

CONSTRUCTION
ENTRETIEN
REVETEMENTS
GOUDRONS FILLERISES
BITUMAGES
GOUDRONNAGES
PAVAGES
BETONS SPECIAUX

EMULITHE

STEAME CAPITAL 1.000.000 DE FCS

SIEGE SOCIAL 77 RUE ST LAZARE PARIS 9^e

TEL. PIGALLE 80.03

ADR. TEL. EMULITHE-PARIS

Conseil. Sans se tromper sur aucun des principes qui devaient être finalement adoptés, il préparait de même et soutenait devant les assemblées compétentes le texte qui est devenu le décret du 18 octobre 1923 sur la représentation de l'État dans les Sociétés concessionnaires de forces hydrauliques, sujet si délicat où le guidait l'expérience acquise par lui dans la création des Sociétés de transport d'énergie du Nord et de l'Est, premiers exemples de Sociétés mixtes organisées en France.

Après des journées souvent harassantes de discussions et d'audiences, il se délassait en faisant sa partie, comme accompagnateur ou comme soliste, au groupe musicien des anciens polytechniciens, ou bien, étudiant les mémoires originaux des savants d'autrefois, il cherchait dans quelles conditions, par quel raisonnement, les Huyghens et les Carnot étaient arrivés à leur découverte, ou enfin, reprenant sa plume, il écrivait sous un pseudonyme les articles de critique musicale dans la jeune Revue musicale des idées et des livres, et répondait aux nombreux correspondants qu'attiraient la verve, les vues originales, la haute valeur de « Fernand-Georges Roquebrune ». Et c'est au soleil de la Provence que ce Marseillais allait rechercher de temps en temps un peu de cette lumière et de cette joie de vivre qui avaient depuis son enfance tant imprégné son propre caractère.

Lorsque, se décidant à quitter le service de l'État, il entra pour la diriger dans une grande société industrielle, il y apporta la logique et la clarté de son esprit, l'optimisme et l'autorité de son tempérament. Ses nouveaux collaborateurs eurent vite pour lui la même affectueuse admiration qu'il avait déjà obtenue dans l'Administration et dans l'armée. On gardera longtemps le souvenir de son rôle dans l'organisation des travaux de Kembs et du Lac Noir, ces chantiers modèles où tout était fait à la date fixée d'avance, sauf lorsque c'était fini plus tôt. Très persuadé de l'importance de la rapidité dans l'exécution des travaux publics, ce fut une joie pour lui de mettre au point et d'appliquer en pleine collaboration avec un concessionnaire averti, les méthodes nouvelles d'organisation dont il avait depuis de longues années su discerner la valeur et la nécessité.

Continuant toujours à se passionner pour les inté-

rêts généraux, il avait été choisi par ses pairs comme membre du Conseil d'administration et de la commission économique et législative de la chambre syndicale des forces hydrauliques, et comme membre du comité électrotechnique français et du conseil d'administration de la société hydrotechnique de France. Appelé par la confiance de ses collègues à la présidence de la II^e section du comité technique de cette dernière société, qui traite du génie civil et de l'hydraulique fluviale, il avait, en prenant possession de ses fonctions, immédiatement présenté un programme des travaux à entreprendre, programme comme il savait les faire, ordonné et complet, auquel aucune modification importante n'eut à être apportée.

Chevalier de la Légion d'honneur au titre militaire en 1920, officier au titre civil en 1924, il allait recevoir la cravate de commandeur lorsque la mort est venue le frapper le 20 mars 1933.

Ses camarades de l'École Polytechnique avaient gardé l'habitude, en souvenir de leur orchestre d'amateurs qu'il avait conduit, de le saluer amicalement du nom de chef. Il s'amusait de la persistance d'une désignation qui, disait-il, avec sa bonhomie souriante, n'avait été justifiée qu'un an. Mais là, il se trompait. Chef d'orchestre, il l'a toujours été. Il a toujours su imposer sa supériorité, montrer à tous le but, assigner à chacun la besogne qui lui convenait, entraîner les volontés, entendre tout et sentir tout, mettre au point l'ensemble et les détails suivre une idée générale, faire une œuvre harmonieuse avec les efforts concordants de tous ceux qui lui étaient confiés.

Et maintenant, ses collaborateurs, ses amis, les siens garderont toujours l'empreinte de son action, de la splendide unité de sa vie, de son cœur chaleureux. Il continuera toujours à les diriger, à leur rappeler les principes, la méthode, l'amour du beau et du bon, à leur apporter le réconfort aux mauvaises heures. Que sa vaillante femme, que ses cinq enfants, trouvent dans son souvenir le bien que leur aurait apporté sa présence, et que l'affection de ses amis, reportée sur eux, les aide à faire face maintenant à des devoirs grandis.

E. GENISSIEU,

Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.



Procès-verbaux des Séances du Comité

Séance du 11 avril 1933

Présents : MM. **Joyant, Bes de Berc, Le Roux, Schwartz, Gény, Deymié, Augustin, Baboin, Briancourt, Gaspard, Hupner, Méchin, Ninck, Noël, Renaud, de Rouville, Tarnier, Vigier, Villeveille, Wahl, Weill.**

Excusés : MM. **Besson, Cestre, Hachon, Michel, Weckel.**

Absents : MM. **Chauchoy, Colson, Rérolle, Soleil.**

La séance est ouverte à 14 h. 20.

Le Secrétaire adjoint donne lecture du procès-verbal de la séance du 14 mars 1933 : ce procès-verbal est adopté.

Démarche auprès de M. le Ministre des Travaux Publics :

M. **le Président** a été reçu le 5 avril 1933 par M. le Ministre des Travaux Publics, à qui il a remis une note concernant les décorations dans la Légion d'Honneur attribuées aux Ingénieurs en activité de service du Ministère des Travaux Publics.

Banquet de l'Association des Ingénieurs des Télégraphes :

M. **le Président** rend compte du banquet de l'Association des Ingénieurs des Télégraphes, auquel il avait été convié en sa qualité de Président du P.C.M., ainsi que les présidents des autres associations faisant partie de la Fédération des Cadres supérieurs techniques, l'Association des Ingénieurs de l'Aéronautique et celle des Ingénieurs des Manufactures de l'Etat.

Réception de M. de Blocq van Kuffeler :

M. **le Président** rappelle que M. de Blocq van Kuffeler, Directeur général des travaux du Zuiderzée, à La Haye, donnera à Paris, le mardi 25 avril, une conférence organisée par le Comité France-Hollande, sous les auspices de la Société des Ingénieurs Civils, et avec le concours du P.C.M. Le lundi 24 avril, à 17 heures 15, le conférencier parlera à la salle d'Iéna. M. le Président invite les membres du Comité à assister aussi nombreux que possible à ces intéressantes réunions. M. de Blocq van Kuffeler sera reçu par le P.C.M. le lundi soir 24 avril, en un dîner intime.

Tournée du Groupe de Paris :

M. **le Président** signale que le groupe de Paris visitera les chantiers de l'écluse d'Amfreville et du port de Rouen le dimanche 28 mai : les détails de la tournée seront fixés ultérieurement.

Traitements et indemnités :

MM. **Le Roux** et **Tarnier** exposent qu'ils ont fait prévaloir devant les Commissions d'Economies instituées au Ministère des Travaux Publics, et aux travaux desquelles ils participent, le principe de l'incorporation au traitement, en vue de l'application des articles 76 et 77 de la loi du douzième du 28 février 1933 ; des indemnités de fonction prévues par l'article 2 du décret du 18 décembre 1906, modifié le 20 juin 1929.

M. **Deymié** expose qu'il faut éviter de frapper dans la détermination la contribution exceptionnelle de l'article 76, l'intégralité des indemnités de l'article 2 : une partie notable de cette indemnité, la moitié environ, provient, non pas des fonds du Trésor, mais des prélèvements effectués en vertu de l'article 4 du décret de 1906. Une solution équitable consisterait à ne faire intervenir dans le calcul de la contribution exceptionnelle que la fraction de l'indemnité provenant des fonds du Trésor.

Le Comité est d'avis qu'il doit en être ainsi.

M. **Schwartz** croit savoir que la Commission supérieure d'Economies a entrepris avec rigueur la révision du régime des indemnités, dont elle se trouve chargée par l'article 77 de la loi.

M. **Bès de Berc** regrette que les corps des Ponts et Chaussées et des Mines ne soient pas représentés à cette Commission : le décret du 20 mars 1933 intervenu en application de l'article 74 de la loi du 28 février 1933 a désigné les quatre représentants des personnels de l'Etat parmi des catégories de fonctionnaires qui n'ont sous le rapport des indemnités que peu d'intérêt commun avec les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Faute d'être représenté, le P.C.M. pourrait peut-être demander à être entendu.

Le Comité prie M. le Président d'entrer, si possible, en relations avec le rapporteur qualifié de la Commission Supérieure d'Economies.

Cartes de circulation sur les réseaux de Chemins de fer.

Il résulte de renseignements communiqués à MM **Le Roux** et **Schwartz** que le régime antérieur des facilités de circulation accordées aux Inspecteurs généraux et aux Ingénieurs en Chef ne paraît pas devoir être modifié.

Exécution de la circulaire aux Préfets en date du 10 mars 1933 sur l'intervention des fonctionnaires dans les travaux des communes, des syndicats, des entreprises privées ou des particuliers :

M. **le Président** donne connaissance des premiers résultats parvenus à l'Administration. Ils montrent que les architectes et les ingénieurs civils gardent de très loin, en dépit d'affirmations tendancieuses, une part prépondérante dans le nombre et le montant des travaux des collectivités publiques.

M. **Schwartz** estime que le P.C.M. devra s'efforcer d'obtenir communication officielle des résultats complets de l'enquête ouverte sur ce point par l'Administration.

Le Comité s'associe à cette observation.

Travaux communaux :

M. **le Président** expose qu'un pourvoi a été présenté devant le Conseil d'Etat par un ingénieur civil qu'un préfet avait refusé d'agréer en vue de l'étude des projets et la surveillance des travaux d'adduction d'eau potable des communes. La légalité de la décision du préfet est contestée devant la haute juridiction; elle paraît se justifier néanmoins non seulement par des arguments intrinsèques, mais encore par le fait que le département, accordant aux communes de son territoire des subventions complémentaires, peut valablement exercer un droit de regard et de tutelle sur les conditions d'emploi des subventions ainsi attribuées.

M. **le Président** signale que deux journaux ont reproduit des chiffres déjà antérieurement publiés autre part sur les prétendus émoluments d'un Ingénieur en chef et d'un Ingénieur ordinaire. Il se demande s'il convient de signaler à ces journaux l'inexactitude de leurs informations.

Après discussion le Comité estime inutile de réfuter de nouveau des chiffres dont l'exagération est manifeste.

M. **Deymie** estime que le bureau du P.C.M. devrait demander audience au rapporteur du budget des Travaux Publics de la Chambre des Députés, pour aller l'entretenir des questions qui préoccupent l'Association.

Le Comité est de cet avis.

Contrôle technique du Remploi :

M. **le Président** rend compte de la démarche qu'il a faite auprès de M. Regnier, Directeur des services des Régions Libérées, en vue de sauvegarder les intérêts des Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui collaborent au contrôle du Remploi. Il ne semble pas cependant que, en raison des décisions de principe prises antérieurement, les revendications de l'Association puissent recevoir une suite favorable.

Commission chargée d'élaborer le statut de la Voirie Routière :

MM. **Tarnier** et **Renaud** expliquent l'économie de deux projets de lois élaborés par la Commission. Bien que la Commission soit en principe favorable à la suppression des contingents communaux, elle n'a pas cru devoir, pour des raisons d'opportunité, proposer dès maintenant une telle mesure.

Il est entendu que les Ingénieurs en chef seront consultés d'urgence sur ces projets par l'intermédiaire des délégués de groupes de manière que, les textes définitivement mis au point puissent être soumis en temps utile au ministère de l'Intérieur, en vue de leur insertion dans la loi de finances de l'exercice 1934.

Intervention des Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et des Mines dans l'Administration des réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

M. **Bès de Berc** expose que d'après un projet de loi relatif à la réorganisation de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, l'Etat serait représenté par deux administrateurs dans les Conseils d'administration de chacun des réseaux. Si ce projet est adopté, il conviendra de veiller à ce que, dans la répartition de ces postes, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne soient pas oubliés. Le départ des ingénieurs appelés à ces hautes fonctions créerait d'ailleurs quelques vacances dans les effectifs budgétaires et faciliterait l'avancement à présent si ralenti.

Le Comité s'associe à cette observation et charge la Commission du Statut du personnel de rédiger dans ce sens une note qui pourra être remise au Ministre et aux Directeurs compétents.

M. **Schwartz** élargit le débat : il estime que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ne sont pas suffisamment appelés à collaborer à l'œuvre de haute administration des conseils et comités qui assistent le gouvernement, non plus que dans la direction du contrôle des grandes entreprises d'intérêt national, on leur préfère souvent pour ces postes importants des fonctionnaires du ministère des Finances ou du ministère de la Justice. Il rappelle les efforts récents du ministère de l'Intérieur pour introduire de

hauts fonctionnaires de son département dans divers Conseils d'administration.

Il estime que le ministère des Travaux Publics se doit de prendre l'initiative d'étendre le cadre des attributions des Ingénieurs de manière à utiliser la compétence de techniciens particulièrement aptes à s'élever à des vues d'ensemble et à des idées générales.

Le Comité s'associe à ces observations et renvoie l'étude de la question à la Commission du Statut du Personnel.

Commission de l'hydraulique agricole :

M. **Hupner** rend compte de l'enquête ouverte par la Commission sur les conditions d'application de la circulaire en date du 5 septembre 1932 du Ministre de la Santé Publique. Il est entendu que les renseignements partiels déjà recueillis seront communiqués aux Ingénieurs en chef de façon qu'ils puissent en faire état lors de la prochaine session des Conseils Généraux.

M. **Schwartz** fait approuver un questionnaire à adresser aux Ingénieurs en chef sur les conditions dans lesquelles se développe l'électrification du territoire et s'exerce le contrôle des distributions d'énergie électrique.

Inspection de l'Hydraulique Agricole :

M. **le Président** signale l'intérêt qui s'attache à ce que le Corps des Ponts et Chaussées soit en mesure d'assurer le recrutement de l'Inspection de l'Hydraulique agricole, lors d'une vacance qui doit intervenir dans quelques mois par suite d'une mise à la retraite.

Conseil Supérieur d'Hygiène :

M. **Deymié** expose que deux postes d'auditeurs au Conseil Supérieur d'Hygiène vont être créés. Il est désirable que l'un de ces postes soit affecté à un Ingénieur des Ponts et Chaussées tout spécialement qualifié pour sa compétence en la matière et le Comité pourrait utilement intervenir dans ce sens. Il serait désirable en outre que le Comité ne se désintéresse pas de la désignation du titulaire du second poste.

Séance du 9 mai 1933

Présents : MM. Joyant, Bès de Berc, Le Roux, Schwartz, Besson, Gény, Deymié, Briancourt, Cestre, Hupner, Méchin, Michel, Ninck, Noël, Soleil, Tarnier, Vigier, Villevieille, Weill.

Excusés : MM. Augustin, Chauchoy, Renaud, Rérolle, de Rouville, Wahl.

Le Comité estime que l'autre poste pourrait opportunément être attribué à l'un des professeurs de géologie de l'École Nationale Supérieure des Mines. Le Corps des Mines, dont le concours est régulièrement requis pour les études concernant les eaux thermales, paraît en effet tout désigné pour être représenté au Conseil.

Il est entendu que le P.C.M. appuiera les candidatures ainsi envisagées.

Création d'un enseignement d'urbanisme à l'École Nationale des Ponts et Chaussées :

M. **Renaud** signale l'intérêt que présenterait au point de vue professionnel et au point de vue moral la création d'un enseignement d'urbanisme à l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Il ne semble pas que la compétence des Ingénieurs des Ponts et Chaussées soit utilisée toujours autant qu'il serait désirable. L'urbanisme représente la synthèse de connaissances techniques variées que possèdent tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais trop souvent on ne fait pas appel à leur concours, leur préférant des ingénieurs pourvus du diplôme d'ingénieurs urbanistes que quelques écoles commencent à délivrer. Le cours d'architecture de l'École des Ponts et Chaussées pourrait être convenablement transformé en vue de doter officiellement l'École d'un cours qui servirait à établir la réputation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans cette branche nouvelle du Génie Civil. Il serait facile au surplus de trouver des Ingénieurs qualifiés pour dispenser un tel enseignement.

Le Comité s'associe à cette observation ; une démarche sera faite auprès de M. le Directeur de l'École des Ponts et Chaussées.

Commission du statut du personnel :

M. **Le Roux** expose l'état d'avancement des travaux de la Commission.

La prochaine séance est fixée au mardi 9 mai 1933, à 14 h. 15.

La séance est levée à 17 h. 45.

Le Secrétaire-Adjoint,

M. GÉNY.

Le Président,

JOYANT.

Absents : MM. Baboin, Colson, Gaspard, Hachon, Weckel.

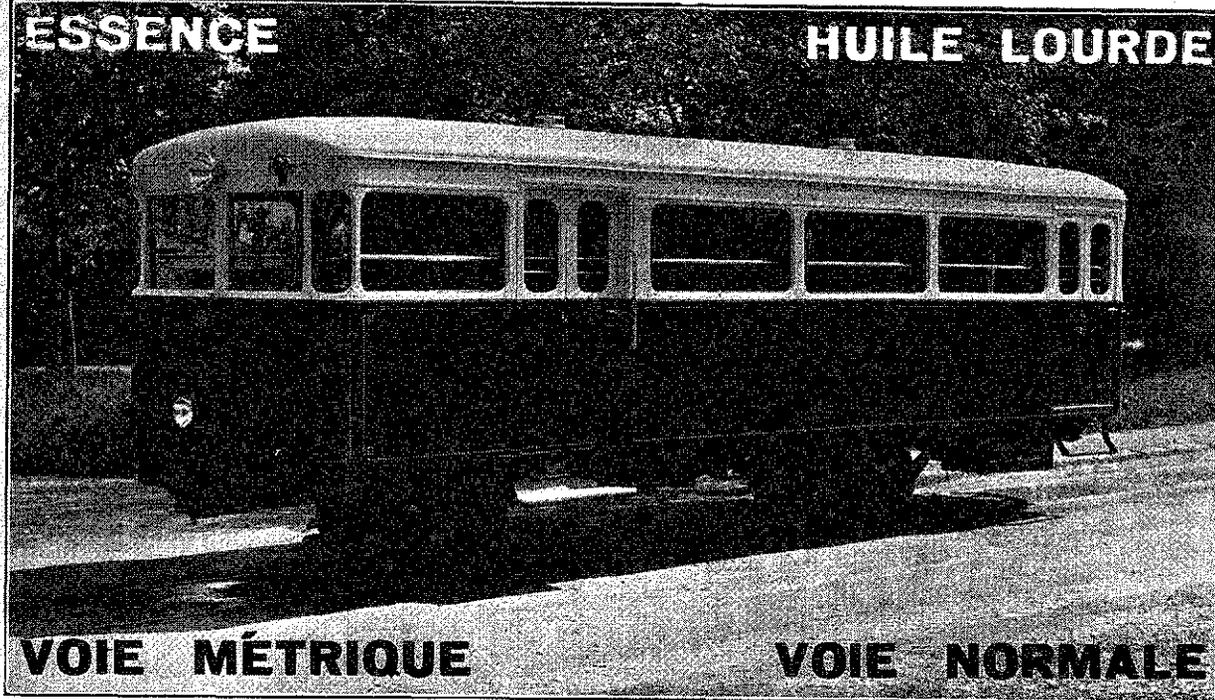
La séance est ouverte à 14 h. 30.

Le procès-verbal de la dernière séance est adopté sans observation.

La prochaine séance est fixée au mardi 13 juin.

M. **le Président** signale qu'un Ingénieur en Chef,

AUTOMOTRICES S.C.



**Les Automotrices S. C. donnent le plus bas prix de revient
kilométrique par place offerte et une
VITESSE COMMERCIALE ÉLEVÉE**

Ce sont les seules qui soient construites par des exploitants

REMRQUES TOUS TYPES

USINES à PRIX-les-MÉZIÈRES et au MANS

ORGANISATION

**de tous SERVICES de TRANSPORTS PUBLICS ou PRIVÉS
par VOIE FERRÉE ou par AUTOMOBILES**

**SOCIÉTÉ CENTRALE DE CHEMINS DE FER ET D'ENTREPRISES
122, Boulevard Malesherbes -- PARIS**

GRANDES VACANCES 1933.

UNE CROISIÈRE AU SPITZBERG

(Fjords norvégiens -- Banquise -- Soleil de Minuit)

sur le superbe paquebot à moteurs de classe unique « MONTE ROSA »

Principales caractéristiques :

Tonnage brut : 14.000 tonnes — Longueur : 160 mètres — Largeur : 20 mètres

ITINÉRAIRE

Hambourg — Bergen — Aandalsnes — Tromsø — Baie du Temple — Baie d'Advent — Baies du Roi et de la Croix — Baie de la Madeleine — Banquise — Cap Nord — Hammerfest — Mérok — Olden-Loen — Balholm — Gudvangen — Eidfjord — Hambourg
du 1^{er} août au 20 août 1933 (20 jours)

Prix de Fr. : 1.520 à Fr. : 3.040

Ces prix comprennent la nourriture, les taxes actuellement en vigueur. Ils ne comprennent pas les pourboires à bord, les boissons de toute nature, ni les excursions à terre.

Quelques autres croisières pour les Fjords Norvégiens, Cap Nord, Madère, Ténériffe, Maroc, etc.

Prix à partir de Frs 670.

Pour tous les renseignements complémentaires s'adresser à :

HERNU, PÉRON & STOCKWELL LTD.

61, Boulevard Haussmann - PARIS (8^e)

en transmettant sa cotisation aux frais d'édition de la note sur les travaux des collectivités publiques, a émis une protestation au sujet du principe même de cette participation. Le Comité en prend acte.

M. **le Président** demande aux Délégués de Groupes de vouloir bien recueillir des notes techniques pour alimenter le Bulletin. M. **Schwartz** suggère de publier des photographies des tableaux exposés actuellement au Salon par divers Camarades.

Réception de M. van Kuffeler :

M. **le Président** rend compte des Conférences sur les travaux du Zuyderzée faites par M. **Van Kuffeler**, Directeur général des Travaux du Zuyderzée, et de la réception qui lui a été offerte par le P.C.M., le lundi 24 avril.

M. Van Kuffeler a ensuite pris part à une visite des ports du Havre et de Rouen, organisée par la Direction des Ports Maritimes avec la collaboration de l'Association des Grands Ports français et des Chambres de commerce de Rouen et du Havre.

A ces manifestations ont pris part le Ministre de Hollande à Paris, et — pour la visite à Rouen et au Havre — M. Appell, Sous-Secrétaire d'Etat.

Le P.C.M. est heureux de s'être associé à la très cordiale réception faite ainsi à un éminent Ingénieur hollandais.

Question des décorations :

M. **le Président** signale qu'à la suite des diverses visites qu'il avait rendues à M. le Ministre des Travaux Publics, au sujet des décorations et de la note préparée par M. de Rouville qu'il lui avait remise, il a reçu la lettre qui a été publiée dans le Bulletin du P.C.M. du mois de mai.

Cette lettre ne contient aucune précision garantissant, pour l'avenir, une meilleure répartition des décorations.

Le Comité du P.C.M. regrette vivement que les bonnes dispositions qu'avait manifestées M. le Ministre, lors de l'audience qu'il avait accordée au Bureau, ne se soient pas traduites d'une façon plus précise.

Voyage en Pologne :

M. **le Président** indique qu'il est allé, avec le Secrétaire du P.C.M., rendre visite à l'Ambassadeur de Pologne, qui a demandé d'ajouter au programme de la tournée la visite de la ville de Poznan.

Il en est ainsi décidé. Le départ serait avancé d'un jour et aurait lieu, en conséquence, le 18 juillet.

L'ensemble du programme préparé à la suite du voyage que M. **Houbin** vient de faire en Pologne est approuvé par le Comité. Des circulaires seront en-

voyées très prochainement aux divers membres du P.C.M.

Comité d'Hygiène :

M. **Weill** rend compte des démarches qu'il a faites à ce sujet. Les candidatures pour les postes d'auditeurs doivent être posées avant le 15 mai.

Association des Ingénieurs Conseils Urbanistes et

Sanitaires :

M. **le Président** signale où en est la campagne entreprise par cette Association contre certains Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Un échange de vues s'engage sur la question des subventions accordées sur les fonds du Pari Mutuel et des taux des honoraires des Ingénieurs.

Commission du Personnel :

M. **Le Roux** indique l'état d'avancement des travaux de cette Commission.

M. **Weill** signale la question des Ingénieurs coloniaux, dont la situation n'est pas assurée lors de leur rapatriement. L'engagement colonial serait à réformer à ce point de vue.

M. **Vigier** est d'avis que, même sans engagement, on trouverait des Ingénieurs Ordinaires pour aller aux colonies.

Relations avec la Direction du Génie Rural :

M. **le Président** rend compte de la visite qu'il a faite avec divers membres du Bureau du P.C.M. à M. Préaud, Directeur du Génie Rural, le 5 mai.

M. **Préaud** a signalé qu'il avait envoyé à ses subordonnés des indications sur l'interprétation à donner à la circulaire du 5 septembre 1932, et qu'il en avait atténué les effets, mais qu'il ne pouvait faire modifier cette circulaire, émanant du Ministère de la Santé Publique, et il a conseillé au P.C.M. de s'adresser au Directeur de l'Hygiène, à ce Ministère.

M. le Président a fait remarquer qu'actuellement les crédits de subventions pour la construction de chemins vicinaux étant insuffisants, et ceux relatifs aux chemins ruraux étant plus larges, les communes demandent au Ministère de l'Agriculture de subventionner, à titre de chemins ruraux, des chemins d'un caractère nettement vicinal. C'est ainsi qu'on a subventionné, à titre rural, la construction de grands ponts.

Les communes peuvent, en outre, disposer, sans aucun contrôle, de ressources vicinales importantes affectées aux chemins ruraux; il y a à craindre de ce côté un sérieux gaspillage.

M. Préaud a indiqué que, en ce qui concerne les subventions aux chemins ruraux, il est tout à fait

d'accord pour écarter celles s'appliquant à des chemins ayant un caractère nettement vicinal. Il a ajouté que, si le Génie Rural doit conserver la haute main sur l'approbation des programmes de chemins ruraux et la distribution des subventions à la construction, ce Service n'entend, en aucune façon, intervenir dans leur entretien ni dans le contrôle des ressources vicinales affectées à cet entretien. C'est une question qui ne concerne que le Ministère de l'Intérieur.

Commission de la Voirie Routière :

M. **Tarnier** rend compte des travaux de cette Commission et des premières réponses qu'il a reçues à la circulaire envoyée par l'intermédiaire des Délégués de Groupes.

Commission Supérieure des Economies :

M. **le Président** signale que le Bureau du P.C.M. a obtenu d'être entendu, le 1^{er} mai, par M. de Grand-saignes d'Hauterives, Conseiller Référendaire à la Cour des Comptes et Rapporteur à la Commission Supérieure des Economies des questions concernant le Ministère des Travaux Publics. Au cours de cette entrevue, le Bureau a pu donner au Rapporteur quelques précisions et indications.

Le rapport a été discuté le 5 mai à la Commission Supérieure des Economies, qui en a adopté les conclusions.

D'après les indications résultant de l'entrevue avec le Rapporteur, et les renseignements qui ont pu être obtenus sur les délibérations de la Commission, la situation serait la suivante :

Le Parlement a voté une réduction de 400 millions sur les indemnités évaluées à 4 milliards, soit 10 % en moyenne, et il a stipulé que, au cas où la Commission des Economies n'aboutirait pas avant le 1^{er} juin, un abattement automatique de 10 % serait appliqué.

Mais, comme une part importante des indemnités a été déclarée intangible par le Parlement même, la masse des indemnités réductibles n'est plus que de 1.600 millions, et la réduction de 400 millions représente du 25 % au lieu de 10 %.

La Commission se base sur cet abattement moyen de 25 %, elle l'applique aux indemnités qui paraissent justifiées et qui existent de date ancienne ; exceptionnellement, elle admet un taux de réduction moindre ; souvent, quand l'indemnité est de création récente, et que sa base paraît discutable, la Commission propose la suppression totale. C'est ainsi qu'elle a proposé la suppression d'une indemnité compensatrice allouée au Directeur d'un Ministère, ancien Préfet, pour lui maintenir le traitement qu'il avait précédemment comme Préfet.

Il n'est pas douteux que la Commission Supérieure des Economies se montre très nettement hostile aux

indemnités multiples qui viennent s'ajouter au traitement, et faussent, à son avis, les échelles de traitement établies par la Commission Martin — opinion que le P.C.M. ne peut partager en ce qui le concerne, la Commission Martin ayant précisément tenu compte, dans son travail, des indemnités allouées aux Ingénieurs en dehors du traitement de base.

La Commission paraît également convaincue que le système des indemnités est spécial au Ministère des Travaux Publics, et conduit à une rémunération exagérée de ses fonctionnaires. Le P.C.M. rappelle que le système des indemnités de technicité ou de primes de gestion existe dans tous les autres Ministère ; ce qui est spécial aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, c'est que les indemnités touchées par les Ingénieurs de l'État ne figurent pas, pour une bonne part, au budget de l'État, car elles proviennent des fonds départementaux ou communaux ; pour la part figurant au budget de l'État, elle provient encore, pour partie, de versements faits par les Ingénieurs ayant des indemnités départementales ou communales, ou de frais de contrôle versés par les Compagnies concessionnaires de Services publics. Les indemnités allouées aux Ingénieurs ne grèvent donc que pour une part très réduite le budget de l'État.

Malgré ces dispositions très peu favorables, la Commission Supérieure des Economies constate que le système d'indemnités, qu'elle condamne en principe, a eu, en fait, d'heureux résultats au Ministère des Travaux Publics. La Commission reconnaît que ce Ministère est le seul qui, depuis 1913, ait procédé à des réductions importantes de personnel, malgré l'extension considérable de ses attributions (distribution d'énergie électrique, doublement du réseau des routes nationales, réunion à la France des trois départements recouverts, etc...), et l'augmentation des crédits qu'il a à administrer (compte tenu de la nouvelle valeur du franc). La Commission reconnaît que, si tous les Ministères avaient agi de même, la question de la réforme administrative, toujours en discussion, se trouverait résolue en fait.

La Commission conclut donc qu'il vaut mieux ne pas bouleverser un système qui, condamnable, à son avis, au nom des principes, a donné des résultats satisfaisants ; elle considère comme très intéressant le système du reversement, par certains fonctionnaires, d'une part de leurs indemnités, pour alimenter les indemnités allouées à d'autres fonctionnaires ; elle propose de généraliser ce système, de façon à supprimer complètement la contribution propre de l'État à ces indemnités.

Le système proposé par la Commission se résumerait comme suit :

En faisant le total des indemnités allouées, sous des rubriques diverses, aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, aux Ingénieurs des Travaux

Publics de l'Etat, aux Adjoints techniques, aux Contrôleurs généraux et Inspecteurs du contrôle, on arrive à un total de 7 millions en chiffres ronds, dont 2 millions et demi sont tirés des ressources propres de l'Etat, les 4 millions et demi restants provenant :

a) D'une partie (environ 5 %) des frais de contrôle versés par les réseaux de chemins de fer d'intérêt général;

b) D'une partie (environ 33 %) des frais de contrôle versés par les concessionnaires de distribution d'électricité et de forces hydrauliques, par les ports autonomes ou par les concessionnaires d'outillages dans les ports;

c) Des prélèvements de l'article 4 du décret de 1906 effectués, au taux de 20 %, sur les indemnités départementales et communales permanentes.

La Commission propose de supprimer les 2 millions et demi apportés par le budget de l'Etat; elle maintiendrait les prélèvements a) et b) sur les frais de contrôle, conseillerait de porter les prélèvements de l'article 4 à un taux supérieur à 20 %, — à 33 %, par exemple, — et d'étendre ces prélèvements aux indemnités locales non permanentes et aux honoraires, dont le taux pourrait être augmenté. On récupérerait ainsi une grande partie de l'abattement de 2 millions et demi. Ces ressources formeraient une sorte de masse, commune aux fonctionnaires ci-dessus indiqués, et que le Ministère des Travaux Publics serait libre de répartir comme il l'entendrait.

Le P.C.M. fait remarquer que l'organisation de cette masse commune paraît devoir présenter de sérieuses difficultés au point de vue budgétaire et comptable, et que l'abattement de 100 % effectué sur la

contribution effective de l'Etat aux indemnités est tout à fait draconien.

M. **Bès de Berc** note que la simple justice voudrait que la presque totalité des frais de contrôle des distributions d'énergie électrique soit répartie entre le personnel qui assure ce contrôle. D'autre part, il estime que l'on devrait appliquer aux indemnités restant effectivement à la charge de l'Etat un abattement qui serait, au maximum, de 25 %, et non pas un abattement de 100 %, comme le propose la Commission.

M. **Schwartz** signale la situation de certains Ingénieurs qui doivent, sur leur traitement, payer une partie de leurs frais de bureau, même s'ils ne sont chargés d'aucun autre service que celui de l'Etat.

M. **Weill** signale qu'il tient de M. Martin lui-même que la Commission présidée par ce dernier avait tenu compte, en fixant les traitements des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, de l'existence des indemnités et n'avait pas relevé ces traitements autant qu'il aurait été équitable, à cause des émoluments accessoires qui venaient, dans certains cas, s'y ajouter. Il serait donc actuellement injuste de ne pas tenir compte de ce fait dans les études poursuivies au sujet des réductions d'indemnités.

Un échange de vues général s'engage ensuite sur ces questions. Il est entendu que le Comité du P.C.M. se tiendra en relations avec la Direction du Personnel au Ministère des Travaux Publics, à ce sujet.

La séance est levée à 17 heures.

Le Secrétaire :

BESSON.

Le Président :

JOYANT.



| | | | | |
|---|---------------|------------------------------------|---------------------|---|
|  | MENTON | <small>ALPES MARITIMES</small> | SAISON D'ÉTÉ |  |
| VACANCES SANS PLUIE | | | | |
| <i>Bains de Mer quotidiens -:- Excursions en haute montagne</i> | | | | |
| <i>Frontière Italienne à l'extrémité de la Ville. — CASINO — FÊTES</i> | | | | |
| <small>Renseignements gratuits et liste des Hôtels : Comité Menton Saison d'Été, 33, Promenade du Midi.</small> | | | | |

Tournée en Pologne et en Tchécoslovaquie

Ainsi qu'il a été annoncé dans un des derniers bulletins du P.C.M., la tournée annuelle organisée par le Comité d'administration aura lieu en Pologne et en Tchécoslovaquie, fin juillet et début d'août prochains. En principe, le programme sera le suivant :

Mardi 18 juillet. — Départ de Paris dans la soirée.

Mercredi 19 juillet. — Arrivée à Poznan pour déjeuner. — L'après-midi : Visite de la ville.

Jeudi 20 juillet. — Le matin : Visite des installations municipales. — L'après-midi : Départ pour Varsovie, arrivée pour dîner.

Vendredi 21 juillet. — Le matin : Visite de la ville en autocar : Château Royal, Citadelle, Musée des Beaux-Arts. — L'après-midi : Visite du port et des travaux sur la Vistule. Visite du poste de radio-diffusion.

Samedi 22 juillet. — Le matin : Visites : de la station des filtres, des travaux de la nouvelle gare. — L'après-midi : Visite des jardins et du château de Lazienki.

Dimanche 23 juillet. — Le matin : libre. — L'après-midi : Excursion en autocar et visite du Château Royal de Wilanow. — Dans la soirée : Départ de Varsovie en chemin de fer pour Danzig.

Lundi 24 juillet. — Le matin : Arrivée à Danzig. Visite des chantiers maritimes et du port. — L'après-midi : Visite de la ville. — Dans la soirée : Départ en autocar pour Gdynia. Dîner et coucher à Gdynia.

Mardi 25 juillet. — Le matin : Visite du port de Gdynia. — Dans l'après-midi : Départ en chemin de fer par la nouvelle ligne Baltique-Silésie.

Mercredi 26 juillet. — Le matin : Arrivée à Czeszochowa. Visite du Monastère et du Sanctuaire, puis départ en chemin de fer pour Katowice. — L'après-midi : Visite à la Huta-Bankowa. — Coucher à Katowice.

Jeudi 27 juillet. — Le matin : Visite des mines de Scarboferme et des usines de zinc de Silésie. — L'après-midi : Visite de la cokerie et de l'usine de Scarboferme, à Knurów. — Dans la soirée : Départ en chemin de fer pour Cracovie et coucher à Cracovie.

Vendredi 28 juillet. — Le matin : Visite de Cracovie en autocar : Églises, Bibliothèque des Jagellons, Université, Château Royal. — L'après-midi : Excursions à Wieliczka, visite des salines. — Coucher à Cracovie.

Samedi 29 juillet. — Le matin : Cracovie-Zako-

pane en chemin de fer. — L'après-midi : Excursion en autocar au « Morskie Oko ». — Coucher à Zakopane.

Dimanche 30 juillet (1). — Le matin : Excursion en autocar dans la vallée de Kosciéliska. — L'après-midi : Zakopane-Cracovie en chemin de fer. — Coucher à Cracovie.

Lundi 31 juillet. — Matinée libre. — L'après-midi : Cracovie-Prague en chemin de fer. — Coucher à Prague.

Mardi 1^{er} août. — Le matin : Visite d'une centrale électrique. — L'après-midi : Visite de la ville en autocar. — Coucher à Prague.

Mercredi 2 août. — Le matin : Visite des travaux sur la Moldau. — L'après-midi : Visite d'une sous-station et des installations de chemins de fer.

Jeudi 3 août. — Le matin : libre. — L'après-midi : Départ pour Paris.

La dépense totale sera de l'ordre de grandeur de 4.000 francs (sans comprendre les frais de transport en chemin de fer en France ni trois déjeuners ou dîners à Varsovie, à Cracovie et à Prague, pour lesquels liberté sera laissée aux adhérents). Sur les trajets en chemin de fer, en Belgique, en Allemagne et en Tchécoslovaquie, des billets collectifs permettant une sensible économie dont l'évaluation ci-dessus tient compte. Celle-ci ne pourra donc pas être maintenue pour les adhérents qui n'accompagneront pas la tournée dans la totalité du voyage dans ces pays.

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

Pour pouvoir pénétrer en Allemagne, en Pologne et en Tchécoslovaquie, il est nécessaire de se munir d'un passeport. En outre, la formalité du visa consulaire est exigée pour l'Allemagne et la Pologne. Le P.C.M. pourra se charger de l'accomplissement de cette dernière formalité pour les personnes qui voudront bien faire parvenir leur passeport à M. Houbin en même temps que leur adhésion définitive.

(1) Pour le Dimanche 30 Juillet, une variante sera organisée avec le programme suivant : Le matin, Départ en autocar pour Limanowa, Visite des Installations pétrolifères, Tarnow, Moscice, Visite des usines d'azote. Retour et coucher à Cracovie.

SOCIÉTÉ DU
GAZ DE PARIS

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

6. RUE CONDORCET. - PARIS. 9^e

■

GOUDRON PRÉPARÉ
POUR LES ROUTES

Conforme aux Spécifications du Ministère des Travaux Publics

BRAIS

POUR: TARMACADAM
REVÊTEMENTS SPÉCIAUX
JOINTOIEMENT
DES PAVÉS DE BOIS

HUILES

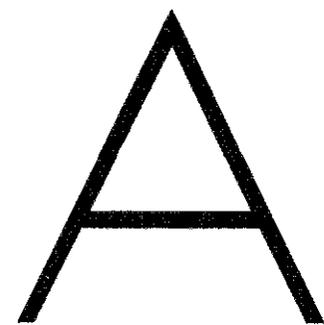
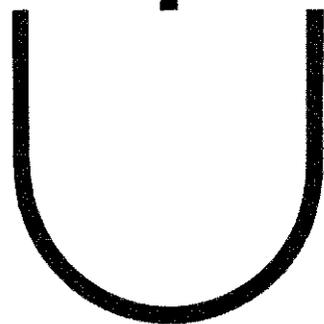
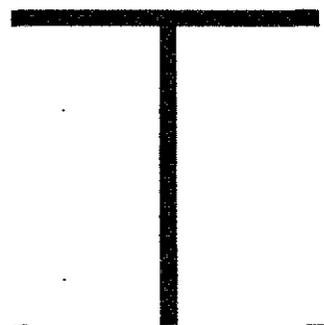
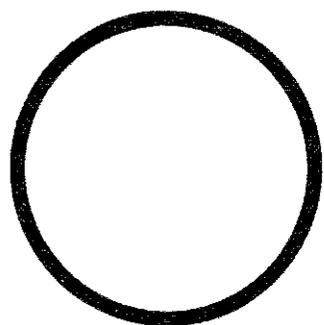
POUR: FLUXAGE
IMPRÉGNATION DES PAVÉS
DE BOIS ET TOUS USAGES

S'adresser au Service Commercial: 6, RUE CONDORCET. PARIS (1^{re})

Tél. TRUDAINE 73 00 à 73.09

R C Seine 45 943

Ad. Tél. SOUPRODOS. 83 PARIS



L'Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier (OTUA) est un organisme d'études techniques, patronné par le monde français de l'acier.

L'OTUA ne poursuit pas de but commercial, son action est bénévole et gratuite.

L'OTUA étudie et fournit gratuitement toute documentation utile concernant les travaux publics exécutés par l'emploi systématique de l'acier, tels que :

Palplanches,
Appareils de levage,
Ponts,
Aciers spéciaux.

Adressez-vous à L'OTUA si vous désirez avoir des renseignements concernant les travaux de ce genre, effectués en France et à l'étranger.

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8^e)

Téléphone : LABORDE 72-13

Documents intéressant les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Service des travaux maritimes et immobiliers

Le ministre de la marine,

Vu l'arrêté du 21 septembre 1930 fixant l'organisation et le fonctionnement du service des travaux maritimes et immobiliers,

Arrête :

Les articles 1^{er} et 4 de l'arrêté susvisé du 21 septembre 1930 sont modifiés comme suit :

ARTICLE PREMIER

§ 1^{er}. — Sans changement.

§ 2, alinéa 1^o (nouveau). — Le chef du service central des travaux maritimes est en principe un ingénieur en chef ou un ingénieur général des travaux maritimes.

Alinéas 2 et 3. — Sans changement.

ARTICLE 4

§ 1^{er}. — Sans changement.

§ 2 (nouveau). — Elle est confiée à un inspecteur général des ponts et chaussées ou à un ingénieur général des travaux maritimes qui peut être le chef du service central des travaux maritimes.

(Le reste de l'article sans changement.)

Fait à Paris, le 13 avril 1933.

GEORGES LEYGUES.

Dérogations au décret du 2 janvier 1933

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre du budget,

Vu le décret du 2 janvier 1933, article 2, relatif au recrutement des fonctionnaires et agents de l'Etat.

Décète :

Article premier. — Par dérogation aux dispositions de l'article 1^{er} du décret du 2 janvier 1933, il pourra être recruté, au cours de l'année 1933, au fur et à mesure des vacances qui se produiront :

14 élèves ingénieurs des mines.

3 ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées (nomination directe à la suite de l'examen professionnel).

1 ingénieur des mines, (nomination directe à la suite de l'examen professionnel).

8 officiers de port du service maritime.

1 inspecteur adjoint du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer.

1 commis d'ordre et de comptabilité à l'administration centrale.

Sous réserve de l'application, s'il y a lieu, des dispositions en vigueur concernant les candidats aux emplois réservés en exécution des lois des 30 janvier 1923, 18 juillet 1924 et 21 juillet 1928, il ne pourra être pourvu aux emplois visés ci-dessus d'inspecteur adjoint du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer et de commis d'ordre que par le reclassement d'agents en surnombre à l'administration des régions libérées.

Art. 2. — Le ministre des Travaux publics et le ministre du budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 5 mai 1933.

Par le Président de la République :

Albert LEBRUN.

Le ministre des travaux publics,

Joseph PAGANON.

Le ministre du budget,

Lucien LAMOUREUX.

Concours pour l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat à l'école nationale des ponts et chaussées.

Par arrêté du 8 mai 1933, le nombre des places mises au concours du 12 juin 1933 pour l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) comme élèves ingénieurs à l'école nationale des ponts et chaussées a été fixé à trois.

Tableau de classement pour le grade d'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées

Par arrêté du 13 mai 1933, le nombre maximum des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées) susceptibles d'être portés au tableau de propositions pour le grade d'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées pour l'année 1933 a été fixé à trois.

Exécution de la circulaire ministérielle du 10 Mars 1933 au sujet des travaux communaux

On sait que le ministre des Travaux publics a, par une circulaire adressée aux Préfets le 10 mars 1933, ouvert une enquête sur la façon dont se répartissent les travaux confiés par les communes aux architectes privés, aux ingénieurs civils et aux services publics : Ponts et chaussées, Service vicinal, Génie rural.

Nous croyons savoir que cette enquête a donné à peu près les résultats ci-après :

En 1932, les architectes ont dirigé 40 %, et les ingénieurs civils 25 % de l'ensemble des travaux communaux.

Au service des Ponts et Chaussées ont été confiés 7 % de l'ensemble des travaux, 13 % des distributions d'eau.

Au Service vicinal, 5 % de l'ensemble, et 5 % des distributions d'eau.

Le complément représente la part confiée au Génie rural, et une importante proportion d'études gratuites faites par les services d'État au profit des communes.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Changements d'adresse

a) *Ponts et Chaussées* :

MM.

Joyant, Inspecteur général, 45, boulevard d'Inkermann, Neuilly-sur-Seine. *Tél.* Maillot 50-92.

Collignon, Ingénieur en chef, 6, avenue Camille-Flammarion, Ris-Orangis (S.-et-O.).

Renard, Ingénieur en chef, 29, rue Edouard-Delan-
glade, Marseille.

Antoine P., Ingénieur ordinaire, 6, rue Paul-Mal-
luile, Sens.

Bigorgne, Ingénieur ordinaire, 43, boulevard Du-
ployé, Toulon.

Bizot, Ingénieur ordinaire, 87, rue de Seine, Paris 6^e

Dorche, Ingénieur ordinaire, Brazzaville.

Janet, Ingénieur ordinaire, 2, rue Jacqueline, Bou-
logne-sur-Seine.

Lahaye, Ingénieur ordinaire, 1, rue Maurice-Barrès,
Neuilly-sur-Seine.

Peyre, Ingénieur ordinaire, Embres (Aude).

d) *Mines* :

MM.

Borgeaud, Ingénieur ordinaire, 15, rue Gay-Lussac,
La Madeleine-lès-Lille.

Brizard, Ingénieur ordinaire, 83, rue de la Conven-
tion, Paris 15^e.

Souscripteurs perpétuels

MM.

Courteaud, Ingénieur des Ponts et Chaussées à
Saïgon.

Le Vert, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Fès.

Adhésions

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

Démissions

MM.

Aubin, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Cornac, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Décès

MM.

Humbert, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Barbet, Ingénieur des Ponts et Chaussées en activité.

Cazaubon, Ingénieur des Ponts et Chaussées démissionnaire.

de Willot-Beauchemin, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

Jourde, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

Caussin de Perceval, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.

M. **Regimbeau**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a la douleur de faire part du décès de Mme Regimbeau, née Cécile Lefebvre, son épouse. Paris, le 17 mai 1933.

Erratum à la liste générale parue dans le numéro de février 1933

Page 58 : M. **Arnoux Jean**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Alger, a été porté à tort comme sociétaire.

Nominations - Mutations

Par arrêté du 16 avril 1933 du Ministre de la Marine, M. **Ferrier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est nommé chef du service central des travaux maritimes au ministère de la Marine, en remplacement de M. **Perrier**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Ferrier prendra ses fonctions à la date de cessation des services de son prédécesseur.

Mutations

Par arrêté du 3 mai 1933, M. **Trumelet**, Ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, remis à la disposition de l'administration des Travaux Publics, a été adjoint, à titre provisoire, à la résidence de **Perpignan**, à l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département des Pyrénées-Orientales.

Cette disposition aura son effet à dater du 1^{er} mai 1933.



DIVERS

Transmission des publications périodiques

Nous recevons, d'un de nos camarades, la lettre suivante, que nous recommandons à l'attention des abonnés P.C.M. :

Je suis victime de beaucoup de retards dans les transmissions des publications des abonnements collectifs. Et je ne suis pas le seul. Un de nos anciens m'écrivait que pendant un temps, il prenait note des camarades négligents pour demander à ne plus faire partie de leur série; mais qu'il a dû y renoncer, le nombre de négligents augmentant sans cesse. Et personnellement, j'estime qu'il est dans la vérité.

Il existe des abonnés parisiens qui, pour éviter les frais de timbres, portent les publications chez leur successeur... mais ils attendent régulièrement d'en avoir deux à la fois.

Evidemment, on ne peut pas exiger une exactitude mathématique dans les transmissions; il n'y a que les gens à la retraite qui peuvent s'y soumettre. Mais il y a cependant des abus, et je pense qu'un *rappel* bien senti par la voie du bulletin, rappel à la fois pathétique et ferme, ferait quelque effet.



Visitez l'U. R. S. S.

L'architecture et le bâtiment en U.R.S.S.

Moscou, Gerki (Nijni-Novgorod), La Volga, Kazau, Samara, Saratov, Rostov-sur-Don, Kisl'ovodsk, Vladicaucase, Tiflis, Batoum, Méditerranée.

Départ de Paris : 20 juillet.

Prix forfaitaire, Paris-Paris wagon-lit : Frs 6.100

Les constructions nouvelles

Les géants industriels du plan quinquennal :

Moscou, Magnitogorsk, Tcheliabinsk, Sverdlovsk, Novossibirsk, Koutznetzk.

Départ de Paris : 11 juillet.

Prix forfaitaire (à partir de) Frs 6.550.

La Baltique - Leningrad - Moscou - La Volga

Départ de Paris : 21 juin.

Prix forfaitaire (à partir de) Frs 3.250

Leningrad - Moscou - l'Ukraine - Dniepropoules

Départ de Paris : 1^{er} septembre.

Prix forfaitaire (à partir de) Frs 3.100

Pour tous renseignements, consulter les Agences de voyage et tourisme et la *Banque Commerciale pour l'Europe du Nord* (Service Tourisme), 26, avenue de l'Opéra, Paris (2^e).

Expertises, Achats amiables et Expropriations pour les Services publics

Toutes formalités et procédures jusqu'à décision du Jury

Ancien cabinet MAUGÉ, *, & GAY, *.

PAUL GAY* et **RAYMOND CHABROL ***

Expert Immobilier Ingénieur, Ancien Elève de l'École Polytechnique

chargés des acquisitions pour le Ministère des Travaux Publics
et les Chemins de fer de l'Etat

TÉLÉPHONES :

Gutenberg 44-21
Maillot 28-06

7, Boulevard de la Madeleine, 7
PARIS

AFFAIRES TRAITÉES
de 1927 à 1932 :
46.000.000 de francs

G O U D R O N S

BRUTS ET PRÉPARÉS

M É L A N G E S

G O U D R O N - B I T U M E

BENZOLS — SOLVENT — TOLUOL

COKE MÉTALLURGIQUE

COKE DE FONDERIE

A N T H R A C O K E

- POUR CHAUFFAGE CENTRAL -

C O K E R I E S D E L A S E I N E

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 50.000.000 DE FRANCS

23 bis, Rue de Balzac, PARIS-8° -- Tél. : Carnot 34-15 (3 lignes)

Usine à Gennevilliers (Seine)

FOURNISSEUR DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES



PORT AUTONOME DE BORDEAUX

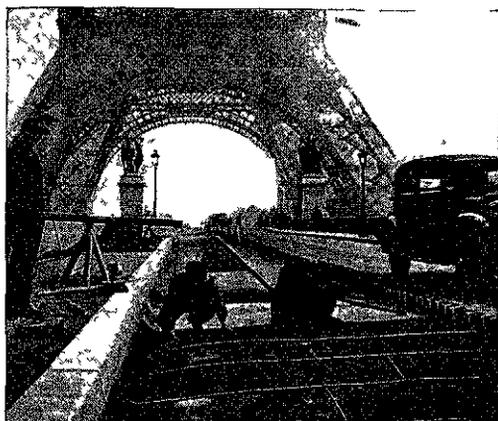
Bordeaux-Pauillac-Blaye-Bec d'Ambès-Le Verdon

Pour tous renseignements, s'adresser **DIRECTION du PORT AUTONOME** Palais de la Bourge **BORDEAUX**

P. Louy Cazaubon 1931

USINES ALSACIENNES D'ÉMULSIONS

STRASBOURG



Chape Mammouth — Pont d'Iéna — Paris.

Pour tous les problèmes d'ÉTANCHÉITÉ.....
..... le BITUME dans toutes ses applications

▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲

Le MAMMOUTH -- Le POROLITHE
L'ÉVÉOL -- La CALFATINE
-- L'ÉMULSION D'ASPHALTE --

Peintures en toutes nuances sur ciment et métal
Protection anti-acide. — Vernis spéciaux.

DEMANDEZ NOS RÉFÉRENCES

Bureaux : PARIS, 25, rue Tronchet. — TOULOUSE, 19, rue de Metz.

AVIGNON, 20 ter, rue Guillaume-Puy — LILLE, 60, rue de Paris.

RENNES, 6, rue de l'Herminie



SOCIÉTÉ ANONYME

DES

CIMENTS PORTLANDS ARTIFICIELS

d'Origny-Sainte-Benoite (Aisne)

au Capital de 10.000.000 de francs

MARQUE L'UNIVERS CIMENT PORTLAND ARTIFICIEL

Qualité Supérieure spéciale pour Béton Armé, Enduits, Dallages

Admis aux Ponts et Chaussées, Travaux de la Ville de Paris, Génie Militaire,
Compagnies de Chemins de Fer

Son Superciment à Hautes Résistances MARQUE LE CHAMPION

PRODUCTION ANNUELLE 300.000 TONNES

SIEGE SOCIAL ET USINES A ORIGNY-SAINTE-BENOITE (Aisne)

Téléph N° 7. — Adr teleg Ciments Origny-Ste-Benoite. — R C St-Quentin N° 2250

SERVICE ADMINISTRATIF ET COMMERCIAL 4, RUE DU GÉNÉRAL-FOY -- PARIS

Telephone Laborde 66-94

LES ROUTES MODERNES

Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL : 118, RUE LA BOËTIE, PARIS (VIII^e)

Téléphone : Elysées 49-25

Télégrammes : ROUTMODERN-PARIS

R. C. Seine n° 208.014

TOUS REVÊTEMENTS MODERNES A LIANTS *hydrauliques* ou *hydrocarbonés*

I. — CHAUSSÉES

1° PAVAGES.

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 VELODAMÉ "TRIPLEX".

3° REVÊTEMENTS HYDROCARBONATÉS.

A. — REVÊTEMENTS ÉPAIS :

Asphalte coulé { "PORPHYRASPHALTE".
"ASPHOLITHE".
Asphalte mixte.
Bétons bitumeux cylindrés.
Bitu macadam.
ou Tar

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

RECHAPAGE { asphalte comprimé.
de revêtements en { asphalte coulé.
bétons bitumeux ou asphaltiques.
grouting, tarmacadam, etc...

B. — REVÊTEMENTS SUPERFICIELS :

Goudronnages { à chaud ou par émulsion.
Bitumages

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 QUI IMPLIQUENT 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^e
Téléph. : Elysées 59-59 et la suite
Télégraphe : Consoméfaloc - Paris

Usines
et Service Commercial des Ciments
à HAGONDANGE (Moselle)
Téléph. : Metz N° 225
Hagondange, N°s 1, 15 et 20
Télégraphe : Forghag-Hagondange

DEPOTS A PARIS

DEMANDEZ NOS NOTICES



Ciment portland artificiel
Demarle
Lonquét
 le meilleur et le plus régulier

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

MATERIEL ET INSTALLATION POUR

RELEVEMENT
ET POMPAGE

d'eaux vannes, usées et de tous liquides

APPAREILS **"HETA"** AÉRO-EJECTEURS

ÉTUDES ET RÉALISATION D'INSTALLATIONS COMPLÈTES POUR ASSAINISSEMENT
 ÉTABLISSEMENTS S. A au CAPITAL de 5000 000 de FR\$

LU CHAIRE

155, RUE DE LA CHAPELLE - ST OUEN - SEINE TÉL: NORD 69-28 et 71-28

SPRAMEX MEXPHALTE



LES DEUX MEILLEURS
BITUMES
POUR LA CONSTRUCTION
DES ROUTES MODERNES



PRODUITS EN FRANCE

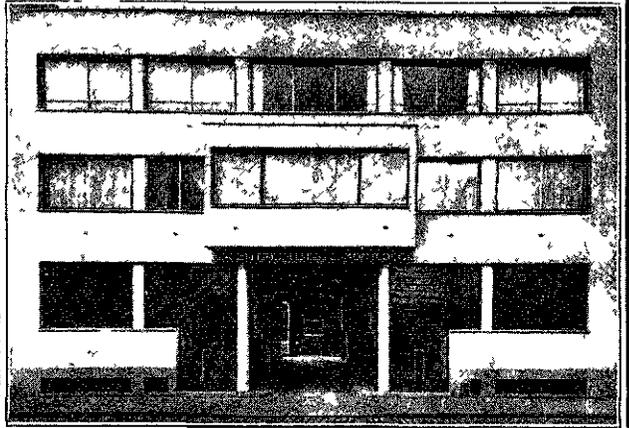


SOCIÉTÉ ANONYME DES
PÉTROLES JUPITER
42 RUE WASHINGTON. PARIS

TEL : ELYSEES 90.10 à 90-19
& ELYSEES 99-10 à 99-19.

INTER-ELYSEES
170 A 177.

SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPRISES
C. MONTCOCOL
Capital de 6.000.000 de francs



Siège social : **82, quai de la Rapée, Paris-XII^e**
Téléphone : DIDEROT 57-54 (3 lignes)

**TRAVAUX
PUBLICS
ET PRIVÉS**



Ville de Paris. — Services Techniques du Chemin de Fer Métropolitain. — Service des Eaux. — Service des Egouts. — Service du Nettoyement. — Ville de Marseille. — Ville de Saint-Germain-en-Laye. — Faculté de Médecine de Paris. — Ministère de la Guerre. — Ministère des Travaux Publics — Service des Ports Maritimes. — Service de la Navigation intérieure. — Service de la Marine Marchande. — C^{ie} du Chemin de Fer Métropolitain de Paris. — C^{ie} du Chemin de Fer Nord-Sud de Paris. — C^{ie} du Chemin de Fer de Ceinture. — Chemins de Fer de l'Etat. — Société des Transports en commun de la Région Parisienne. — Secteur du Sud-Lumière. — Régions libérées.

LE SOLIDITIT FRANÇAIS

Société Anonyme au Capital de 4 000 000 de Francs

55, rue de Lyon, 55 — PARIS (12^e)

R C Seine 209 667 B

Téléphone
DIDEROT 87-77 et 87-78

seule entreprise de France exclusivement spécialisée
dans la construction de revêtements bétonnés de chaussées

EXÉCUTION par MACHINES SPÉCIALES à DAMER et à SURFACER

(Brevets J. Fedi - S. G. D. G. — Excusivité du Soliditit Français)

REFERENCES :

Plus de **1.200.000 mètres carrés** exécutés par notre Société depuis 1921
et toujours en parfait état pour

Les Ponts et Chaussées - Les Services Vicinaux

La Ville de Paris - Les Villes de Province

Le Génie Militaire - Les Bases Aériennes

Les Compagnies de Chemins de Fer - Les Industriels

SINOLACK
pour la signalisation des routes
REVÊTEMENT NOIR

SINOLACK
POUR SIGNALISATION

SINOLACK
Ultra fixe pour ponts
Ultra fixe pour chaussées
ROUGE - VERT
BLEU - NOIR

DUROFER
peinture anti-ruggine
protection maximale

Etablissements
KIFFER & HAMAIDE
AUBERVILLIERS (Seine)

FOURNISSEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

ROL LISTER & C^{ie}

SOCIÉTÉ ANONYME

CAPITAL : 8.000.000 DE FRANCS

Siège Social : 36, rue de Châteaudun
PARIS-IX^e

Tél. : Pigalle 89-40 (4 lignes groupées)

Adr. Télég. : Rolister-Paris-22

R. C. Seine 213.643 B

TARMACADAM 9 Usines

BITUMAC

Concasseurs, Broyeurs, Trommels

Construction complète d'USINES, CARRIÈRES, etc.

Cylindrage mécanique

EXÉCUTION de TOUS TRAVAUX ROUTIERS

SOCIÉTÉ ANONYME
DE
TRAVAUX ROUTIERS
ET
d'Applications des Goudrons et Asphaltes

.TRAGA.

Capital : 1,000.000 de Francs. — R. C. Béthune N° B. 617

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

Etablissement à THOUROTTE (Oise)

Tél. : Libercourt N° 6 — Thourotte N° 7

GOUDRONS PRÉPARÉS

Emulsions - Bitumes - Asphaltes
Fourniture - Epannage - Manutention - Stockage

Préparation et Applications de
GOUDRONS et BITUMES au FILLER
par Procédés et Appareils brevetés

3, RUE LA BOÉTIE, 3 -- PARIS (VIII^e)

Télégramme :
Lévalit-47
Paris

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



PRODUITS SPÉCIAUX

Antidérapants BITAR
pour routes glissantes

BITARCOL
pour améliorer le goudron
et activer le séchage

GOUDRON froid
TARMACADAM
de LAITIER

ÉMULSIONS
de bitume à 50 et 65 0/0
VIAGEL & VIASOL
de goudrons bitume

SIGNALISATIONS

PEINTURES VIALAC
pour bandes axiales et trans-
versales, pour bornes, pour
panneaux avertisseurs, pour
fer et anti-rouille.

TRACEUSE VIALAC

CONSULTEZ-NOUS POUR REVÊTIR VOS ROUTES GLISSANTES

TRAVAUX
BITUMAGE
par matériel
à grand rendement

Gravillonnage mécanique
(produit bitumineux spécial)

TAPIS ANTIDÉRAPANT
sur ASPHALTE COMPRIMÉ
BÉTONS BITUMINEUX
BÉTONS DE CIMENT
ROUTES BÉTONNÉES
ou GOUDRONNÉES

FABRICATION sur place
et répandage d'émulsion

TARMACADAM à froid
fabrication et mise en œuvre
avec les matériaux du pays

MATÉRIEL

MACHINE ÉMULSOR
fabrication et épannage d'émulsion
GRAVILLONNEUSE À MAIN

TRACEUSE VIALAC

la
stabilité
parfaite
de vos
fondations

est assurée par les pieux
à base élargie.
Quelle que soit la nature
du terrain, quelle que
soit l'importance de la
construction, les pieux
explosés et les pieux
refoulés vous donnent
avec précision, rapidité
et économie le plus haut
coefficient de sécurité.

Réclamez la brochure documentaire n° 53

PIEUX EXPLOSÉS ET PIEUX REFOULÉS

en béton armé, à base élargie

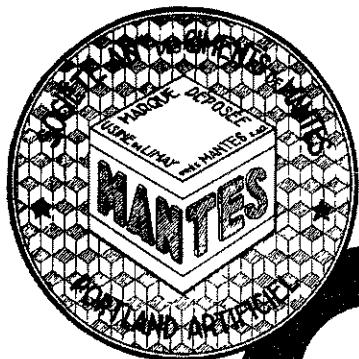
ENTREPRISE GÉNÉRALE DE FONDATIONS

"LES PIEUX EXPLOSÉS"

5, Rue de Maubeuge, Paris (9^e)

Téléphone : Trudaine 86 62.





**RÉGULARITÉ
RÉSISTANCE**

CIMENTS DE MANTES

ANNUELLEMENT 120.000 TONNES DE PORTLAND

STÉ A^{ME} DES CIMENTS DE MANTES • CAPITAL : 25.000.000 DE FRF

53, RUE DU ROCHER • PARIS • TÉLÉPHONE : LABORDE 65.40 ET 65.41
USINES A LIMAY (S & O) • DEPOT A AUTEUIL : RAMPE WILHELM • TEL. AUTEUIL 96.50

RÉGULARITÉ ABSOLUE DU DOSAGE ET DE LA RÉSISTANCE DU BÉTON

SEULE la bétonnière automatique

REGULA-WEITZ

peut vous la GARANTIR

Marche continue

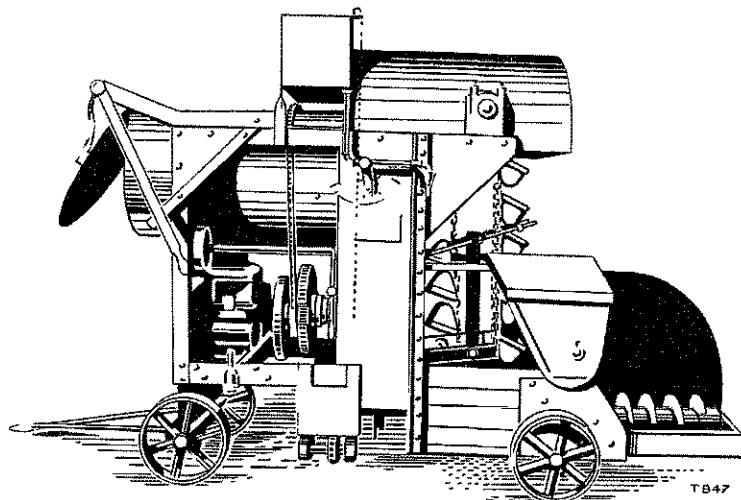
Dosage automatique

SEUL constructeur de bétonnières en EUROPE présentant **3** différents systèmes et seize modèles suivant besoins et utilisation

Jules Weitz
LYON

111, rue des Culattes

Egalement spécialiste de
Concasseurs et Locotracteurs Diésel



Paris, Marseille, Bordeaux, Lille, Strasbourg, Alger, Casablanca, Tunis

SOCIÉTÉ PARISIENNE

POUR L'INDUSTRIE DES CHEMINS DE FER
ET DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES

Société anonyme au capital de 100.000.000

Siège social et Bureaux : 75-77, boulevard Haussmann -- PARIS (8^e)

TÉLÉPHONE :

ANJOU 49-51 à 54

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

PARELECOP-123-PARIS

RÉSEAUX DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

Sous-Stations
Stations Centrales

Postes de Transformation
Canalisations Souterraines

TRACTION ÉLECTRIQUE

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Fourniture et Pose de Voies Ferrées

Fourniture et Pose de CANALISATIONS MÉTALLIQUES

Gaz — Air Comprimé — Pipe-Lines

SONDAGES DE PROSPECTION -- ADDUCTIONS D'EAU

R. C. Seine n° 106.274.



de Hulster Faibie & Cie

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.650.000 FRANCS

Siège Social : 39, Avenue Victor-Emmanuel-III -- PARIS (8^e)

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

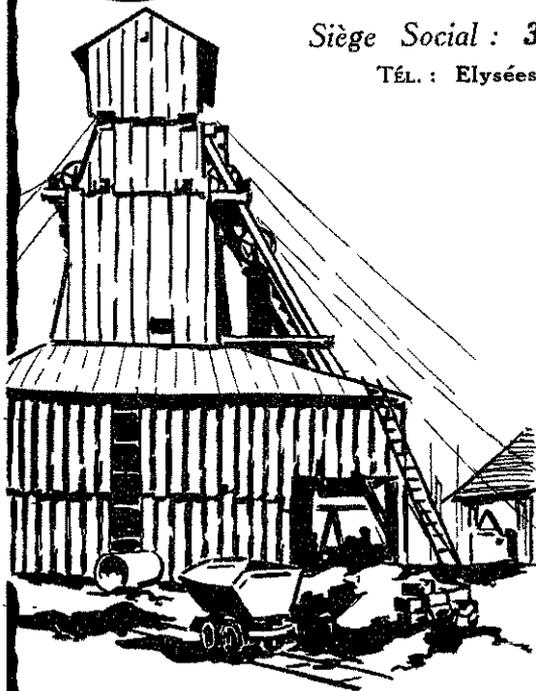
par procédés spéciaux brevetés et par injections de ciment.

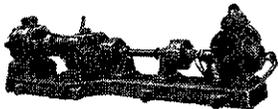
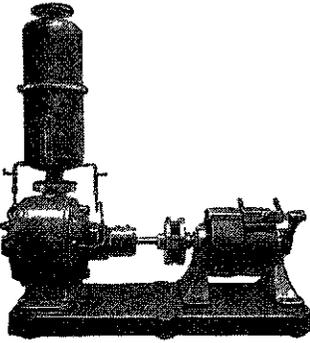
ATELIERS A : **Crespin** (Nord), **Varangeville** (M.-&-M.)

AGENCES A : **Douai** (Nord), **S^t-Nicolas-du-Port** (M.-&-M.)

Alès (Gard), **S^t-Etienne** (Loire), **Alger**, **Tunis**,
Manresa (Espagne).

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



| | |
|--|--|
|  <p>①</p> | <p>Pompes rotatives "Intégrale". Mazout</p> |
|  <p>②</p> | <p>Pompes centrifuges à axe horizontal ou à axe vertical. Huiles Bitumes Goudrons Savons Mélasse</p> |
|  <p>③</p> | <p>Pompes à vide "Intégrale" Concentration et distillation sous vide Evaporation sous vide</p> <p>Alimentation de villes Châteaux d'Eau d'Usines Epuisements Travaux Publics Irrigations Surpression d'Eau de ville Circulation d'Eau chaude pour chauffage central</p> |

POMPES ET COMPRESSEURS

BAUDOT HARDOU

95.97, B^o de Port Royal, Paris XIV^e
Téléphone: GOBELINS 88-31 à 88-35.

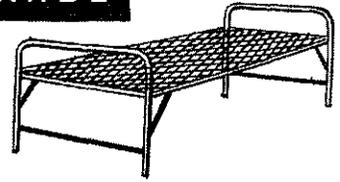
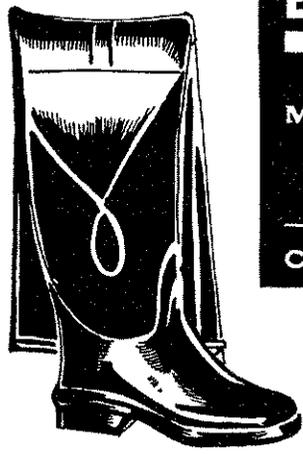
FOURNITURES GÉNÉRALES
POUR ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS ET TOUTES INDUSTRIES
BOTTES caoutchouc Américaines ou Canada, TOUTE PREMIÈRE QUALITÉ: demi-botte 82 fr. 50; cuissarde 129 fr.
BOTTES cuir pour travaux dans l'eau, GARANTIES IMPERMÉABLES. BOTTES-SABOTS, tige CUIR, tige TOILE
GRANDE SPÉCIALITÉ DE LITERIE DE BARAQUEMENT
TUYAUX, grande spécialité de tuyaux à air comprimé et arrosage -- VÊTEMENTS, toile huilée cachou, caoutchoutés, cuir, simili toile

Établissements CHARLES CACIOPPO

BUREAUX: 88, boulevard de Courcelles
MAGASINS (même immeuble): 8, rue de Chazelles, PARIS
Téléphone: WAGRAM 36-88

STOCKS IMPORTANTS

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE



SOCIÉTÉ DE PAVAGE ET DES ASPHALTES DE PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME FONDÉE EN 1886

SIÈGE SOCIAL : 8, rue de Javel, PARIS-XV^e
Tél. *Vaugirard* 56-20 R. C. Seine 35.281

AGENCES

* BORDEAUX, 8, rue Sarrette — Tél. 824-17
ROUEN, 14, rue Henri-Rivière — Tél. 31-46

ADJUDICATAIRE DES TRAVAUX
DE LA VILLE DE PARIS
DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER
DU GÉNIE MILITAIRE
DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET DES SERVICES VICINAUX

**CONSTRUCTION DE ROUTES
PAR TOUS PROCÉDÉS MODERNES**

Bétons asphaltiques. — Bétons de Ciment.
Revêtements antidérapants. — Tarmacadam.
Goudronnage. — Cylindrage. — Emulsion.
Pavages.

ÉTANCHÉITÉ SOUS TOUTES SES FORMES

BITUME NATUREL DE TRINIDAD

Assure

les meilleurs revêtements
ROUTES NON GLISSANTES
pour tous pays

**PRODUIT UNIQUE
POUR
AMÉLIORATION des GOUDRONS**

Société "LA TRINIDAD"

12, rue de la Tour-des-Dames, PARIS-9^e

Téléphone : *Trinité* 01-17

MATÉRIEL PNEUMATIQUE

MARTEAUX PERFORATEURS
MARTEAUX PIQUEURS
MARTEAUX BÈCHES
.. BRISE-BÉTON ..

MEUDON

LES PLUS SIMPLES
LES PLUS MANIABLES
LES PLUS DURABLES

FORGES ET ATELIERS

DE MEUDON

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 10 000 000 FRANCS

175 à 189, Av. de Verdun,
à MEUDON (S.-et-O.)

Adr. Télégr FORGEADON-MEUDON. Tel. : VAUGIRARD 00-40 (2 lignes)
Registre du Commerce Seine 79.114



CHAUSSÉES MODERNES

Pavages Emulsions
Cylindrages **LA ROUTE** Goudronnages

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de frs
Siège social :

96, rue de Maubeuge — PARIS (X^e)
Téléph. : TRUDAINE 44-70 — R. C. SEINE 207279

Même Maison à

MARSEILLE - VALENCE - CAEN - THIONVILLE

Spécialité de ROUTES en BÉTON

BÉTON VIBRÉ —

VIBROMAC

a haute résistance

Béton vibré "MOSALITE"
Antidérapant et rugueux

TARMACADAM

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

Emulsion "VIASTIC"

Usines à NANTERRE, MARSEILLE, LE POUZIN (Ardèche)
et carrières à AUBAIS (Gard) & GRAVESON (B.-du-R.)

VENOT-PESLIN & C^{ie}

à ONNAING (Nord)

BUREAUX A PARIS: 55, rue d'Amsterdam, 8^e
Téléph. : Trinité 03-36 et 03-37. Inter Trinité 10

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Ateliers de Constructions Métalliques et Mécaniques
FONDERIES DE FONTE ET D'ACIER

Matériel de Mines
Manutention Mécanique -- Portiques
Grues -- Ponts Roulants
Escaliers Mécaniques

Transporteurs Aériens et Bennes Automotrices

Ponts et gros travaux métalliques

PÉNICHES MÉTALLIQUES — CHALANDS

COMPAGNIE

PARISIENNE des ASPHALTES

FONDÉE EN 1877

39, Rue de Liège, PARIS

R. C. 3148

TÉL Europe 61-30 et 61-31

USINES : **Dunkerque, Pantin,**
(Nord) (Seine)

Grand-Quevilly, Montargis, Le Coteau
(Seine-Inférieure) (Loiret) (Loire)

PRODUITS pour ROUTES
GOUDRON
GOUDRON BITUME
ÉMULSIONS



VOUS ÉVITEREZ
LES MALODORANTES
VIDANGES
EN UTILISANT

SEPTICOS
la fosse septique moderne

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

RENSEIGNEMENTS, DEVIS ET PROJETS
GRATUITS SUR DEMANDE

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ÉPURATION BIOLOGIQUE**

44, rue de Lisbonne - PARIS — Laborde 04-00

TUYAUX en BÉTON CENTRIFUGÉ T. E. C. A.

La Société

" Le Tuyau Étanche en Ciment Armé "

fabrique dans son usine de BONNEUIL-s.-MARNE
(raccordée aux voies d'eau et de fer)

des TUYAUX essentiellement **CENTRIFUGÉS**

Ces tuyaux sont avec joint **A COLLET**, c'est-à-dire à bague venue de centrifugation avec le corps du tuyau.

Ils se distinguent des produits similaires par :

- 1° Leur résistance infiniment supérieure, leur absence de porosité et leur surface intérieure lisse;
- 2° Leur absence de fragilité des embouts;
- 3° Leurs prix de pose et de confection du joint très modiques;
- 4° La sécurité absolue du joint et leur emploi recommandé pour le tout-à-l'égout;
- 5° Leurs prix intéressants, conséquence d'une installation mécanique moderne.

Ils permettent seuls d'établir des canalisations absolument étanches, inattaquables aux eaux usées, eaux acides, eaux de mer et eaux granitiques.

Les tuyaux centrifugés T.E.C.A. à collets se font en tous diamètres de 0,150 à 1 m. 500, et avec tous les accessoires des tuyaux en grès vernissé, tés, branchements, jonctions, culottes, etc...

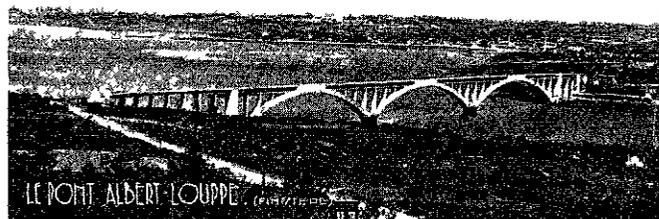
Ils sont agréés par toutes les grandes Administrations.

Pour tous renseignements, s'adresser :
M. FOURNIVAL, Comptoir auxiliaire des Entre-
prises, 5, rue Sainte-Isaure, PARIS.

Téléph. : *Marcadet* 48-01.

L'EAU ENTREPRISE
 Capital : 6.000.000 de Frs.
 DADIC 20 RUE VEDIER
 LYON 63 AV. FELIX-FAURE

LIMOUSIN



TEL GALV 38-06. 71 88 - RC /EINE 122 319

L'EAU DISTILLÉE

dégazée
 pour l'alimentation totale des générateurs de vapeur

L'EAU POTABLE

aérée-reminéralisée
 s'obtiennent économiquement, par distillation d'eau de mer, dans les appareils de la

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ÉVAPORATION

PROCÉDÉS

PRACHE & BOUILLON

TELÉP EUROPE 39 19 & 42 10

25, RUE DE LA PÉPINIÈRE - PARIS

TÉLÉG PRAEBOU PARIS 118

Agent exclusif de la
 Bacs — Dallages — Caniveaux

PRODORITE

Béton spécial résistant aux acides
 Tuyaux de drainage et d'adduction d'eau

FONDACTIONS ÉCONOMIQUES

PIEUX " VIBRO "

en ciment armé moulé directement dans le sol

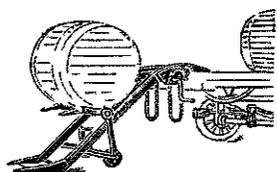
S'adresser : ÉTUDES ET TRAVAUX S. A.

22, rue de Tournai, 22, à LILLE

Établissements L. CLÉMENT

Ingénieurs-Constructeurs

6, Rue Saint-Charles, PARIS - Tél. : Ségur 34-19

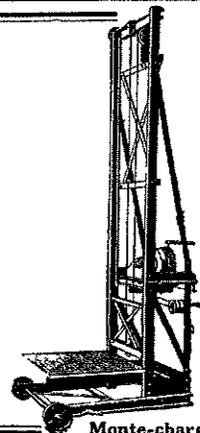


Chargeurs de fûts de chantier

Chargeurs de fûts
 Bascules pour fûts
 Monte-charge mobile
 Monte-charge fixe
 Monte-charge élect.
 Chariot élévateur

Potence pivotante
 App. benne bascul^{te}
 Elévateur continu
 Palans divers
 Vide touries
 Diables

Etudes de tous problèmes de manutention



Monte-charge

SIGNALISATION SUR ROUTES

LES PLOTS LUMINEUX
"REFLEX"

VISIBLES de JOUR et de NUIT
 à tranche cylindrique verticale

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

PASSAGES DANGEREUX
 si nombreux sur les routes

ILS SONT } **SIMPLES**
INOXYDABLES
FACILES A POSER
INUSABLES
EXEMPTS D'ENTRETIEN
ÉCONOMIQUES

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

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

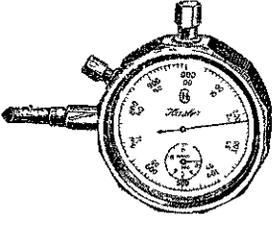
Echantillons, Notice, Photographies et références sur demande
 à M. A. PAULET, Ingénieur-Constructeur,
 à LE CHAMBON-FEUGEROLLES (Loire) Tél. 100

ZIVY & C^{IE} 29-31, R. de Naples
 PARIS-8^e
 Magasins :
 72, R. du Rocher
 T. Laborde 16-70

TACHYMÈTRES
& TACHYGRAPHES

portatifs et stationnaires

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



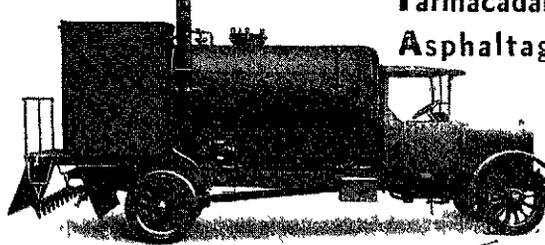
Compte-tours Universel
 HASLER

INDICATEURS DE VITESSE à distanc.

L E R O U X
 &
G A T I N O I S

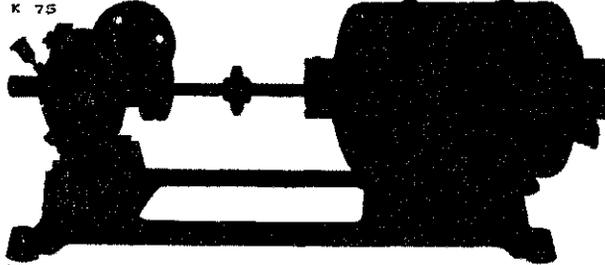
175, Rue du Faubourg-Poissonnière -- PARIS

MATÉRIEL pour Goudron
Bitume
Emulsions
Mélanges Goudron-Bitume
Tarmacadam
Asphaltage



PRIX ET DEVIS SUR DEMANDE

K 75 



Pas de pompage impossible

Bitume chaud, émulsion de bitume à haute teneur, eau de savon, goudron d'usine à gaz, goudron déshydraté, silicate de soude, tous les produits utilisés dans la construction et l'entretien des routes seront pompés comme de l'eau claire avec la

POMPE
MOUVEX
qui pompe tout

Demandez des renseignements à A. PETIT, Ing. E.C.P.
 5, Rue du Sahel -- PARIS (12^e)

VERSILLE FRÈRES

26, Avenue Emile-Zola — PARIS

Téléphone VAUGIRARD 38-44
R C Seine 11 185

TRAVAUX PUBLICS VIADUCS - SOUTERRAINS

EXPOSITION DE FRANCE A ATHENES 1928
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DE BARCELONE 1929
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DU CAIRE 1929
HORS CONCOURS - MEMBRE DU JURY
EXPOSITION INTERNATIONALE DE LIEGE 1930
DIPLOME D'HONNEUR

MAÇONNERIE - BÉTON ARMÉ IMMEUBLES

CONCOURS DE FAÇADES DE LA VILLE DE PARIS 1931
MÉDAILLE DE BRONZE

INSTALLATION DE RÉSEAUX ÉLECTRIQUES EN CABLES ARMÉS

POSTES SOUTERRAINS
H.T. - B.T.

BRANCHEMENTS EN CABLES ARMÉS

(AGRÉÉS PAR LA VILLE DE PARIS)

Grande Bijouterie GODCHOT

MAISON CENTENAIRE FONDÉE EN 1829

31 et 31^{bis}, B^d St Martin
PARIS

LE PLUS IMPORTANT CHOIX
DE BIJOUX et DIAMANTS
MONTRES DE TOUTES MARQUES
ORFÈVRERIE, COUVERTS et COUTEAUX
PENDULES et LUSTRES

PRIX INÉGALABLES

Plus de 400 Garnitures
de cheminées
en magasin

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

ÉPURATION GÉNÉRALE DES EAUX RÉSIDUAIRES

ASSAINISSEMENT

BOUES ACTIVÉES

seul procédé Français Bté S.G.D.G.

Destruction des ordures ménagères
procédé Boggiano Picco

Bureau Technique d'Hygiène

HYGEA SIMPLEX

20, Rue d'Athènes -- PARIS

Tél. Trinité 37-44

Adresse Télégr. : Telugi-Paris 118

SOCIÉTÉ CHIMIQUE de la ROUTE

9, rue de la Baume -- PARIS (VIII^e)

MICMELL

Emulsion bitumineuse à 50 et
60 % de bitume.
Emulsion type HIVER.

MICTAR

Bitume spécial utilisable à
chaud et à froid.
Remplace le goudron pour les
premières couches.

TARGEL

Goudron-bitume fillerisé.
Séchage rapide.
Pas de dérapage.

FOURNITURE-RÉPANDAGE

USINES : Nogent-l'Artaud (Aisne). — Tournes (Arden-
nes). — Argentan (Orne). — Nemours (Seine-et-Marne).
— Nevers (Nièvre). — Confolens (Charente). — Roche-
fort (Charente-Inférieure). — Collonges-au-Mont-d'Or
(Rhône). — Espère (Lot). — Labruguière (Tarn).



'BENOTO'
 BENNES AUTOMATIQUES
 POUR TOUTES MARCHANDISES
 POUR TOUS APPAREILS DE LEVAGE
STOCKES-LOIATION
 BOÎTE POSTALE N°9
 LE HAÛRE - GRAVILLE
 Ann. Télé. : BENOTO-HAÛRE
 TÉLÉPHONE : 97-18 - LE HAÛRE
 INTER 5.96 - 5.97
 R.O. HAÛRE B.82

BUREAU SECURITAS

Association déclarée en conformité de la Loi
 du 1^{er} Juillet 1901

SIÈGE SOCIAL

9, Avenue Victoria - PARIS

Organe sans but lucratif
 spécialisé dans le Contrôle Technique
 de la Construction

Téléphone : ARCHIVES 86-50 (6 lignes groupées)

EXAMENS DES PROJETS
 VERIFICATION DES CALCULS
 ESSAIS & ANALYSES DES MATÉRIAUX
 CONTROLE DE LEUR MISE EN ŒUVRE

Location de Wagens-Citernes
 pour le transport de
 Mazouts - Goudrons - Asphaltes



M. Zouckermann, à Paris
 31, rue Lafayette Trudaine 10-68

COLSOL PRODUIT SPECIAL
 pour la confection de be-
 tons bitumineux avec tous matériaux pour la
 construction de toutes surfaces.

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS

39, rue du Colisée - PARIS (8^e)
 Tel. Elysées 39.63 à 65. - R. C. Seine 239.585 B

SABLE
BITUMINEUX COLPROCHAPE
 applicable à froid pour la construction de
 trottoirs, quais, cours d'écoles, etc., et le sur-
 taçage de tarmacadam.

SACOROUTE

77, rue Saint-Lazare
 PARIS-IX^e

REVÊTEMENTS MODERNES

en BETONS ASPHALTIQUES BITULITHIC

SACOLITHE

SACOMAC

en TARMACADAMS appliqués à CHAUD

ou à FROID

en BETONS DE CIMENT

TOUS TRAVAUX INTÉRESSANT LA ROUTE

BENNES AUTOMATIQUES "GALLIA"

7, Cours du Chapeau-Rouge, 7
 BORDEAUX

Pour manutention de :
 CHARBONS, MINÉRAIS, SABLES, GRAVIERS,
 MOELLONS, POTEAUX DE MINE, etc
 Avec Grues, Treuils, Mâts de charge, Ponts roulants,
 de tous genres et de toutes puissances

Emerillons sur billes "GALLIA"

BÉTON ARMÉ

TRAVAUX PUBLICS
 OUVRAGES D'ART

ÉTABLISSEMENTS

BOUSSIRON

10, Boul des Batignolles, PARIS

MANUEL-GUIDE

GRATIS

INVENTIONSObtention
de
BREVETS
pour tous Pays

Dépôt de Marques de Fabrique

H. BOETTCHER Fils, Ingénieur-Conseil
21 Rue Cambon, 21 - PARIS**Société des Ciments de Neuville-s.-Escaut**

Société Anonyme au Capital de 10.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL
14, Rue Vézelay
Paris-VIIIPORTLAND
ARTIFICIEL
SUPÉRIEURUSINE A :
Neuville-s.-Escaut
(Nord)ET CIMENT
à Hautes
Résistances
Initiales
(Super-Ciment)POUR TOUTS TRAVAUX EN BÉTON ARMÉ
ADMIS PAR LA VILLE DE PARIS**HUILES
RENAULT**

ISSY-LES-MOULINEAUX

pour autos et industrie

Fournisseur des Grandes Administrations

ENTREPRISES BILLIARD

SOCIÉTÉ ANONYME

AU CAPITAL DE 2.000.000 DE FRANCS

39, rue Washington, Paris-8^e**TRAVAUX PUBLICS****BÉTONS ARMÉS HENNEBIQUE**

A l'épreuve du feu, systèmes brevetés S. G. D. G.

Direction et Bureau technique central : 1, Rue Danton, PARIS (6^e)

Adresse télégraphique Hennebique-Paris 25

Téléphone . Danton 47-17 et 18

TOUS TRAVAUX EN BÉTON ARMÉ (Grands Prix à toutes les Expositions)

Plus de 1.800 Agents et Entrepreneurs-Concessionnaires. — Renseignements, brochures et plans gratuitement sur demande

PURFINASPHALT

BITUMES

ÉMULSIONS DE BITUMES

S^{té} des PÉTROLES du LANGUEDOC

Tél. : 7-08 et 7-09

Adresse télégraphique :

Pétrolando-Narbonne

20, Quai Victor-Hugo, 20

NARBONNE

(Aude)

Bque PETITJEAN, 12, r. Montmartre, Paris

A céder, Préfecture Midi

TULERIE-BRIOUETERIE**CARREAUX — USINE MODERNE**

permettant prix de revient très réduit.

Terre réputée, écoulement facile de la production.

4 fours, séchoirs naturels et artificiels.

Belle habitation. Superficie totale 9 hect. 1/2.

Prix, le tout : **1.500.000 fr.**

BANQUE PETITJEAN, 12, R. Montmartre, Paris.

Vu succès

NOUVEL APPAREIL**d'UN USAGE MONDIAL**

pour répondre à l'extension de la vente

qui atteint déjà plusieurs millions,

on recherche concours jusqu'à **2.500.000.**

Beau rendement.

Références de 1^{er} ordre.

BANQUE PETITJEAN, 12, R. Montmartre, Paris.

INGENIEUR ELECTR. (Spécialité automobile),
 déjà bien installé, recherche **ASSOCIE** avec
100.000 ou **COMMANDITE 50.000** pour exploiter
2 INVENTIONS PRATIQUES de bon rapport.
 BANQUE PETITJEAN, 12, R. Montmartre, Paris.

Maison fondée en 1853. Tél. Gut. 31-40 et 82-63

ÉTABLISSEMENTS

DAVEY BICKFORD SMITH & C^{ie}

Explosifs de Mines

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

**PETITE ANNONCE**

Recherchons pour Paris et tous Départements, représentant actif avec clientèle Entrepreneurs de T. P. pour la vente de pelles mécaniques, bien introduites en France.

Ecrire au Bureau de la Revue qui transmettra.
 — Société CLIMAX, 42, boulevard de la Bastille.

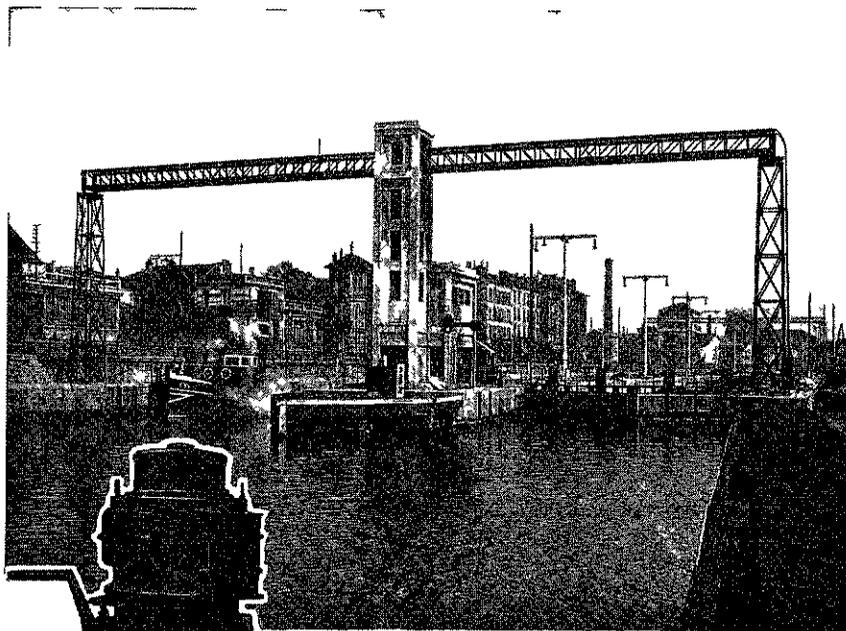
ÉTABLISSEMENTS
HILLAIRET

30, Rue Vicq-d'Azir = PARIS-X^e

Téléphone : Nord 17-28 et 60-92

ATELIERS A PERSAN (Seine-et-Oise)

CABESTANS et TREUILS
 à commande électrique



ÉLECTRIFICATION de
 l'Ecluse de Suresnes.

ÉLECTRIFICATION D'ÉCLUSES

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

MANŒUVRES DE PONTS TOURNANTS.
 MANŒUVRES DE BARRIÈRES.

Borne de manœuvre de porte
 avec commande éventuelle à main

Entreprises Albert Cochery, S.A.

CAPITAL 12 MILLIONS — SIÈGE SOCIAL A EBANGE (MOSELLE)

BUREAUX COMMERCIAUX

6, rue de Rome, PARIS (8^e)

GOUDRONS pour ROUTES

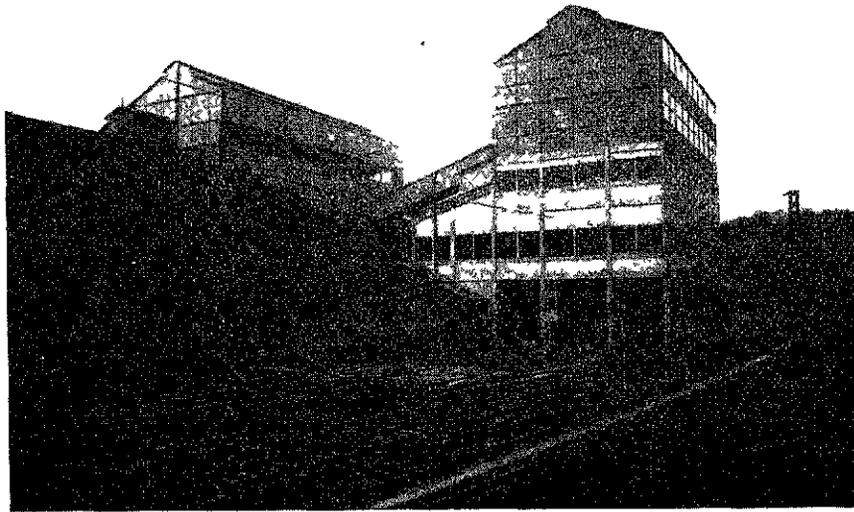
“SUPERACCO”

(Goudron spécial à séchage rapide)

TARMACADAM

TARBÉTON

Fournitures et Applications



Nouvelle installation de concassage de laitiers de hauts fourneaux
de MM. les Petits-Fils de François de Wendel et C^{ie}. — Jœuf (M.-et-M.)

CAPACITÉ DE PRODUCTION : 2.000 T. PAR JOUR

Agents généraux de Vente : Entreprises A. Cochery

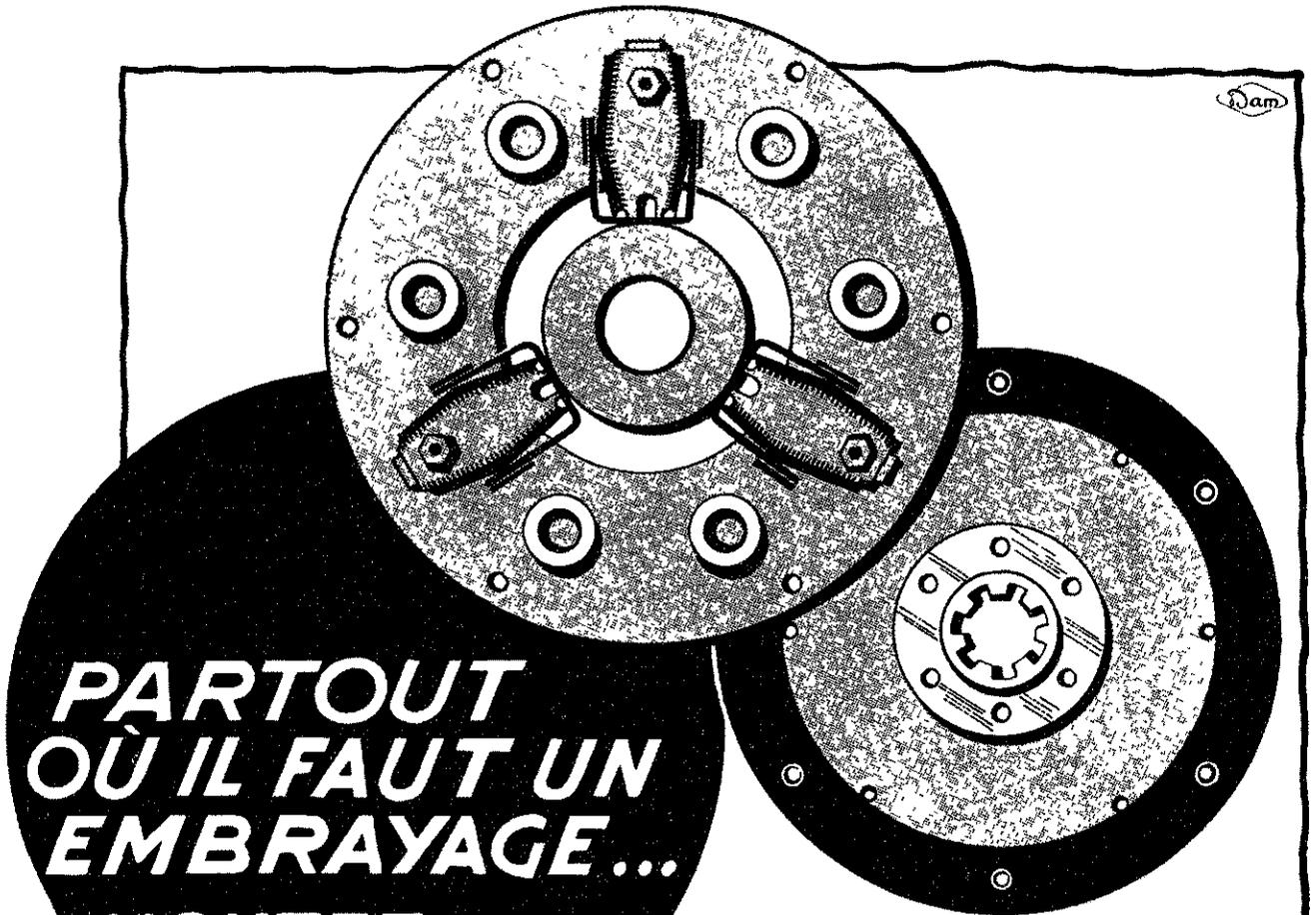


1300
tonnes
par an
15 USINES

- SUPERCIMENT LAFARGE
- CIMENT ARTIFICIEL
- SUPERBLANC LAFARGE
- CIMENT EXTRA-BLANC
- FONDU LAFARGE
- ÉLECTRO-FONDU
- 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



**PARTOUT
OÙ IL FAUT UN
EMBRAYAGE...**

**MONTEZ
UN:**

COMÈTE MÉCANO

Toutes les fois où il vous faut un embrayage, c'est l'embrayage Comète-Mecano que vous avez intérêt à adopter, car c'est lui qui réunit le maximum d'avantages :

Sécurité - Robustesse - Durée - Économie.

Ces qualités sont obtenues grâce à un choix spécial des métaux, permettant l'évacuation rapide de la chaleur de frottement, d'où longue durée des garnitures ; et grâce à des dispositifs élastiques qui assurent une grande douceur, une grande progressivité et la parfaite répartition des pressions sur toute la surface des garnitures. Il est économique d'achat, son entretien est nul. Quel que soit votre problème d'embrayage, adoptez le Comète-Mecano.

Renseignements sur simple demande à la

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE DU FERODO

2, rue de Châteaudun - PARIS

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 25.000 000 DE FRANCS

SIÈGE SOCIAL : 16, RUE DE LA BAUME, PARIS (8^e)

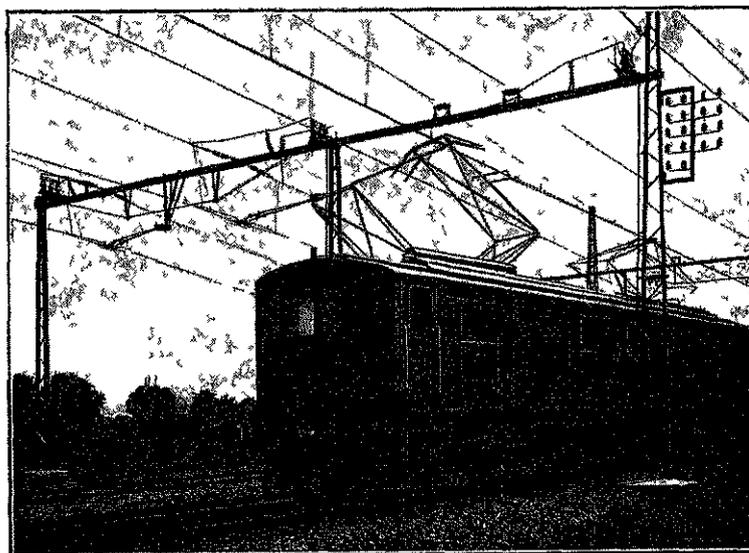
Téléph. Elysées 98 93 et 94

BUREAUX à LYON, NANCY, TOULOUSE, PONTARLIER.

USINE à VILLEURBANNE (Rhône)



RÉSEAUX COMPLETS DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE
TRANSPORTS DE FORCE -- TRACTION ÉLECTRIQUE
STATIONS CENTRALES -- POSTES -- TABLEAUX
POSTES DE TRANSFORMATION
AVEC REDRESSEURS A VAPEUR DE MERCURE



Caténaire, 3.000 volts. Casablanca-Rabat

Représentation exclusive pour la France des régulateurs H CUENOD
-- de Genève -- Régulateurs automatiques (Système R THURY) --

PROCÉDÉS de CIMENTATION FRANÇOIS

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.000.000 DE FRANCS

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

Bureaux : ALGER, 21, rue Michelet

R. C. Seine 245.045 B

ASSÈCHEMENT DE TOUS TERRAINS AQUIFÈRES

Étanchement
de barrages
et de leurs assises

Creusement
de tunnels, puits
et galeries

Méthode spéciale
d'injection
des
alluvions graveleuses
à toute profondeur

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

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

Sondages à battage
et à rotation

pour
Etudes de terrains
Etudes géologiques

QUELQUES TRAVAUX EXÉCUTÉS :

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

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

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

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

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

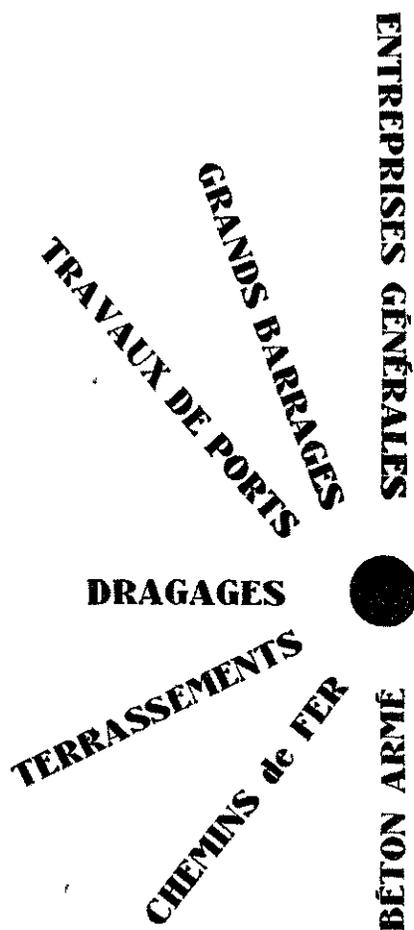
Creusement de tunnels : Tunnel de Mersey (Angleterre).

BETONAC

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

**“ENTREPRISES
INDUSTRIELLES
et
TRAVAUX PUBLICS”**

Capital : 10 millions de francs



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

**39, rue Washington
PARIS**

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
des
ROUTES
ÉCONOMIQUES**

Capital : 2 millions de francs



**39, rue Washington
PARIS**



Pour résister aux efforts obliques & dynamiques, utilisez les pieux Franki inclinés (de 5 à 25°) et armés, à grande capacité portante.

Ces pieux s'exécutent suivant le procédé Franki habituel, qui assure l'étanchéité absolue du cuvelage et la pénétration rapide de celui-ci dans le sol, malgré les obstacles rencontrés sur son passage.

Demandez la nouvelle brochure illustrée n° 1 à

PIEUX FRANKI

Un spécialiste pour vos fondations

54, rue de Clichy, PARIS-9^e
Téléphone : Trinité 01-21 (4 lignes)

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

Société Anonyme au Capital de 20.000.000 de francs. — R. C. Seine 129.259

MATÉRIEL ROULANT
DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS



MATÉRIEL DE VOIRIE
ROUTIÈRE ET URBAINE

ATELIERS } de Mantes
des Docks et de la Passerelle
de la Rhonelle

Seine-et-Oise
à Bordeaux
à Marly (Nord)

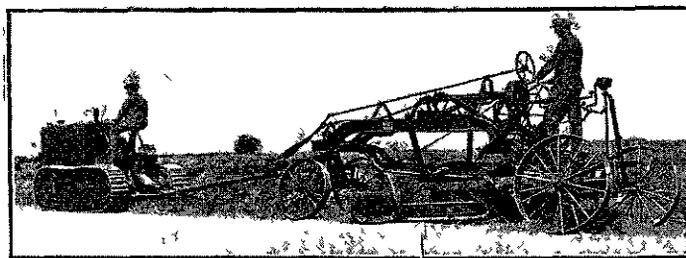
ATELIERS DE LA RHONELLE

MACHINES POUR CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ROUTES

Tombereaux à déchargement automatique montés sur chenilles rigides.

NIVELEUSES

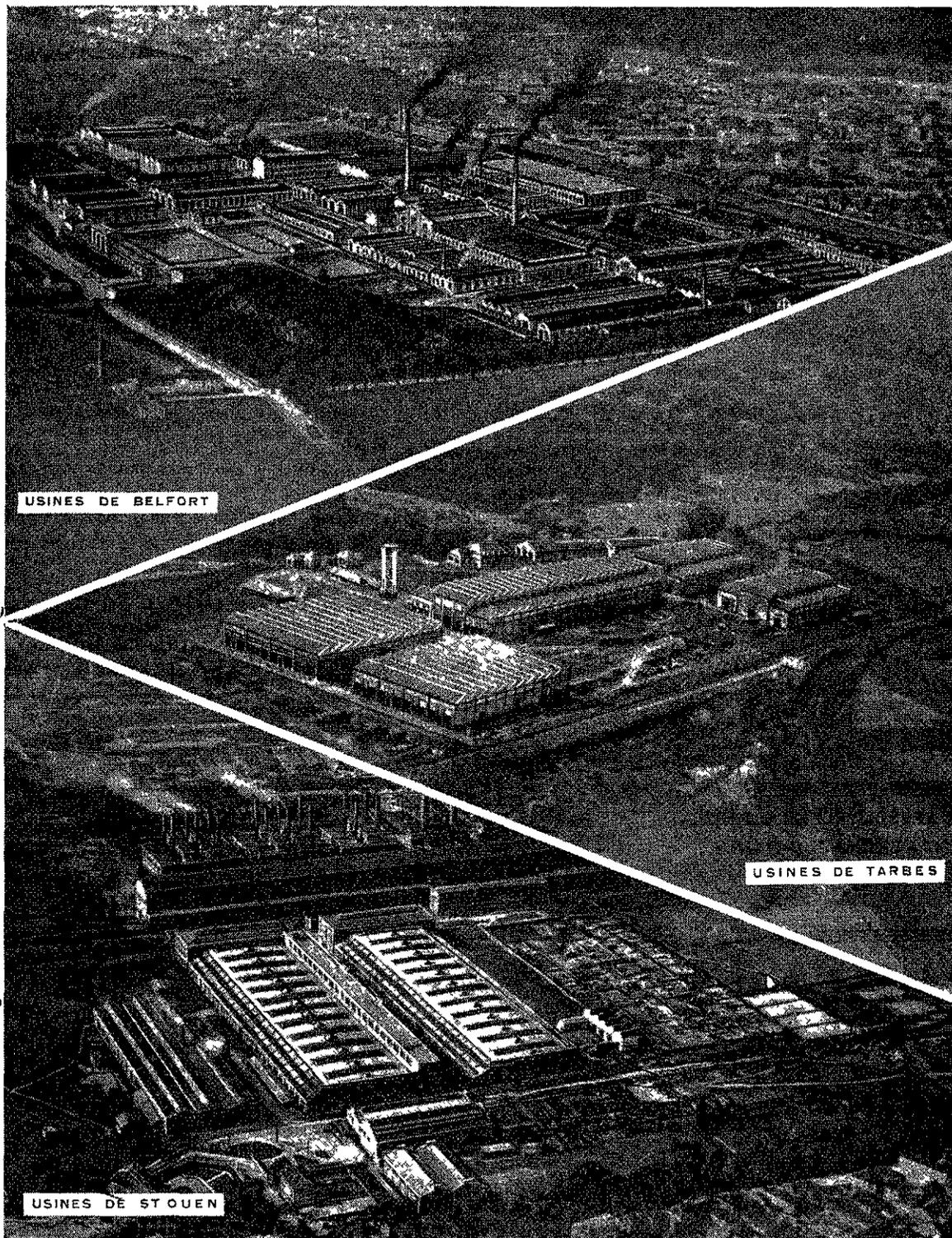
223, rue St-Honoré
PARIS (1^{er})
Téléphone :
Opéra 83-55
Inter 10-11
Télégrammes :
Rhonelle TT Paris



DÉCAPEUSES ou Pelles à Roues

Marly-les-Valenciennes
(Nord)

Téléphone :
1417-1418 Valenciennes
Télégrammes :
Rhonelle-Valenciennes



USINES DE BELFORT

USINES DE TARDES

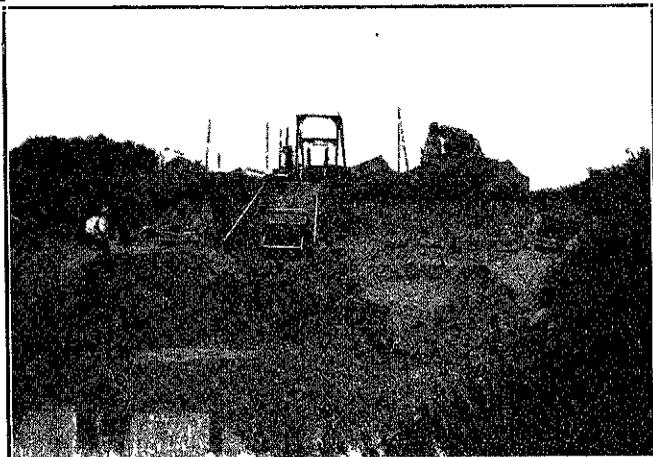
USINES DE ST OUEN

ALS·THOM

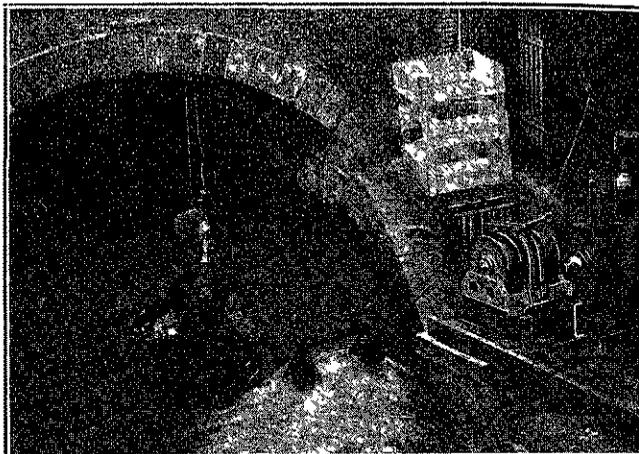
LE SCRAPER PIC

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 AB1 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, albraques, 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 46.319

TÉLÉPHONE :

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

Établissements
Poliet & Chausson

Capital 100 millions

125, Quai de Valmy -:- PARIS (10^e)

Ciments
Chaux
Plâtres

Production Annuelle : 2.000.000 de TONNES

39 USINES -- 35 DÉPOTS