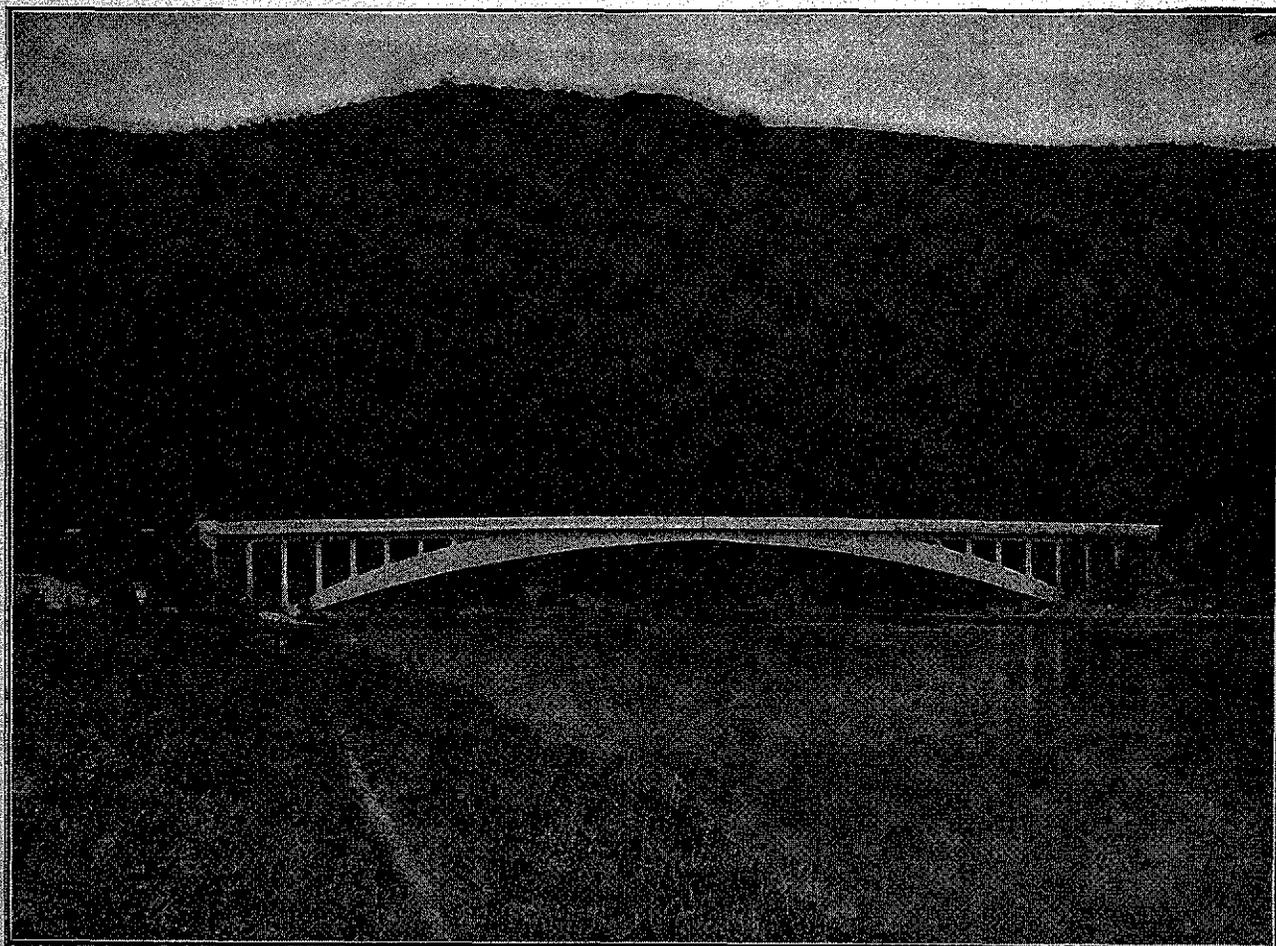


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

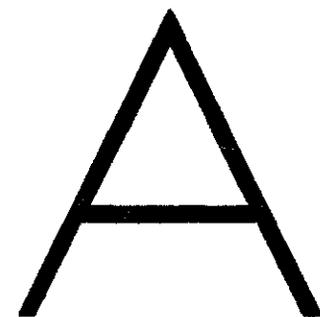
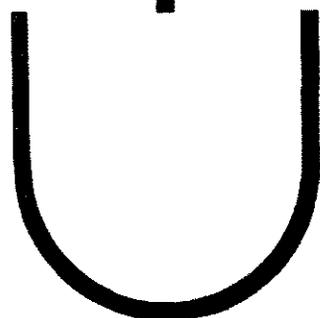
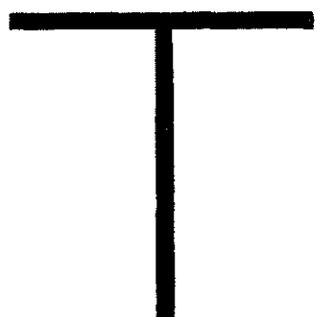
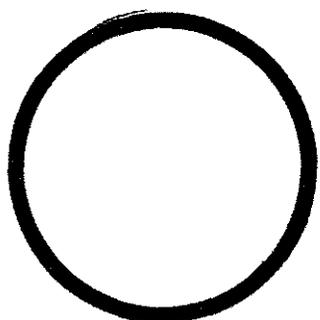
SIEGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
26, Boulevard des Saïnts-Pères, PARIS



Entreprise de Génie Civil et Travaux Publics à Lens

PONT SUR LA MEUSE À LAIFOUR

(Dans le fond, les roches légendaires dites « des Dames de Meuse »)



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.

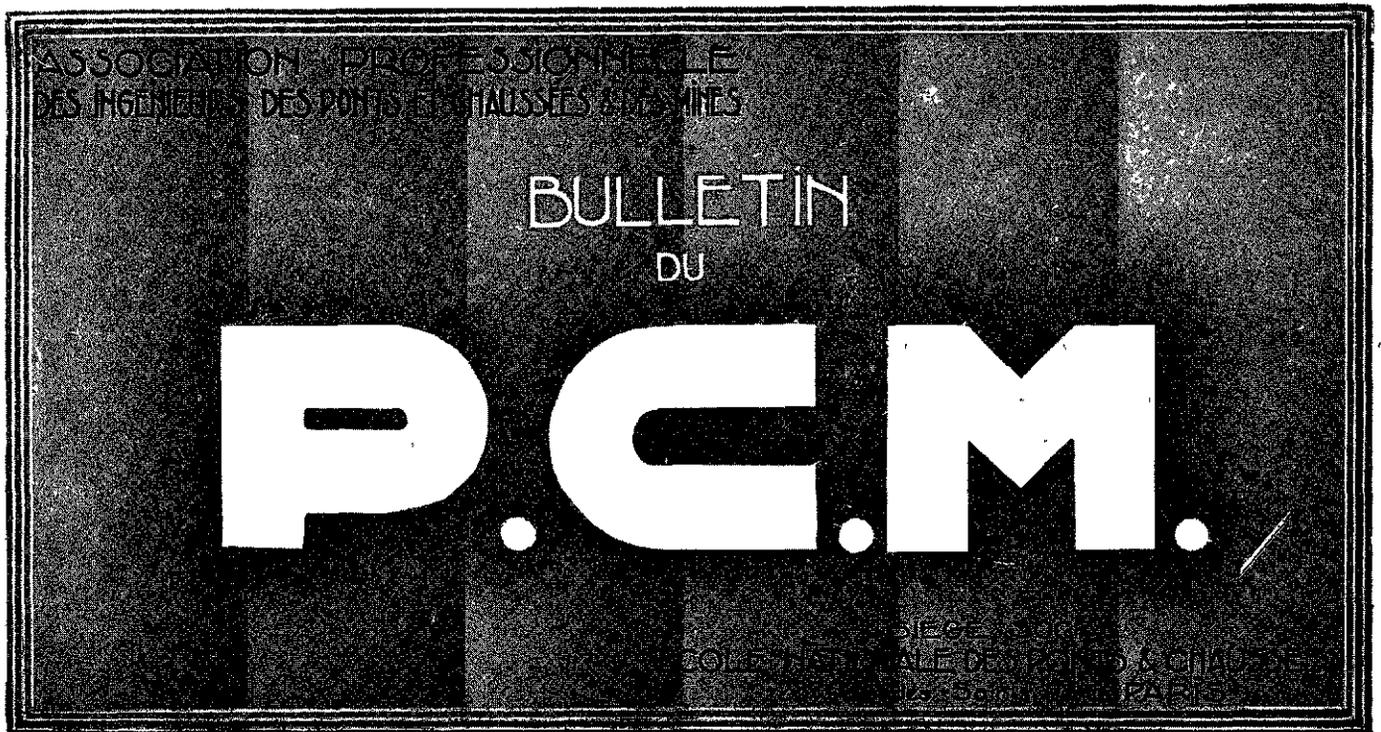
Adressez-vous à L'OTUA si vous désirez avoir des renseignements concernant les travaux de ce genre, effectués en France et à l'étranger.

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8^e)

Téléphone : LABORDE 72-13



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

SOMMAIRE

	Pages		Pages
PROCES VERBAUX DES SEANCES DU COMITE :		NOTE TECHNIQUE :	
Réunion du 12 mars 1935.	152	Equipement électrique des ventilateurs de la souf- flerie de Chalais-Meudon.....	185
FEDERATION DES CADRES TECHNIQUES SUPERIEURS.	154	COMMUNICATIONS PERSONNELLES.	189
REUNION DE GROUPE :		NOMINATIONS.	190
Groupe de Paris.	155	MUTATIONS.	191
PAGES D'HISTOIRE :		MODIFICATIONS DANS LA COMPOSITION DES COMMISSIONS, COMITES, CONSEILS, etc.	192
Vauban à Louvois, de Belle-Isle, le 17 juillet 1683.	156	MODIFICATIONS DANS LA REPARTITION DES SERVICES.	194
TOURNEE EN U.R.S.S. :		QUESTIONS ECRITES.	195
Liste des Adhésions provisoires.	157	ADJUDICATIONS :	
BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS 1935. Rapport de M. Bedouce.	158	Avis.	196
ERRATA A LA LISTE GENERALE PARUE EN FEVRIER. . .	184	Résultats.	197
LEGION D'HONNEUR.	184		

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES DU COMITÉ

Réunion du 12 Mars 1935

Présents : MM. **Joyant, de Fargues, Pizon, Bourdier, Lapébie, Renault, Gex, Ludinart, Bisch, Chavagnac, Beau, Noël, Ricard, Dauvergne, Schwartz, Morane, Koch.**

Excusés : MM. **Hupner, Buisson et Paoli.**

La séance est ouverte à 14 h. 30.

Le secrétaire donne lecture du procès-verbal de la réunion du 15 février 1935 qui est approuvé.

Bureau de la Fédération des cadres supérieurs techniques.

Le Comité procède à la nomination au bureau de la Fédération de trois délégués en remplacement de MM. **Le Roux, Weill, Deymié**, qui ont quitté le comité du P. C. M. au 1^{er} janvier. Le Comité décide de nommer à leur place MM. **Dauvergne, Rossignol de Fargues et Renault.**

MM. **Joyant, de Berc et Schwartz** sont maintenus pour compléter la représentation du P. C. M. au bureau de la Fédération.

Comme délégués suppléants, MM. **Parmentier, Augustin et Prot** sont maintenus.

MM. **Beau, Morane, Mayer** sont désignés pour remplacer les membres sortants (MM. **de Rouville et Vigier**) et M. **Renault** nommé délégué titulaire.

Voyage en U. R. S. S.

M. **Houbin** fait connaître que les inscriptions pour le voyage en Russie n'ont pas encore atteint le chiffre de 25 indispensable pour organiser la tournée.

D'autre part, le Ministère des Affaires Étrangères n'a encore pas répondu à la demande du P. C. M. M. **Joyant** indique à cette occasion que les Soviets, actuellement très préoccupés par la question des routes et des transports sur routes, enverront sans doute prochainement en France une mission d'étude qui prendra contact avec les Ingénieurs français. Le P. C. M. aura à recevoir ces Ingénieurs, et à leur faciliter l'accomplissement de leur mission.

Ingénieurs coloniaux.

M. **le Président** fait connaître qu'il a été saisi par M. **Trumelet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées,

d'une lettre lui exposant la situation des Ingénieurs coloniaux.

Cette question commence d'ailleurs à préoccuper l'opinion publique. M. **Joyant** cite en témoignage un article de Pierre Mille dans le *Temps* où la question de la grande misère des cadres techniques est indiquée. Il serait désirable que les grandes revues portent également cette question devant le public. Le P. C. M. pourra leur apporter une documentation.

A cette occasion, M. le Président signale que le Ministère des Colonies n'a toujours pas communiqué au P. C. M. le projet de nouveau statut des Ingénieurs coloniaux. Le Ministre ayant promis que ce nouveau statut ne serait pas sanctionné avant que les personnels intéressés aient pu présenter leurs observations sur le projet, on doit en conclure que ce projet marque un temps d'arrêt.

Commission des cumuls et indemnités.

La question des Ingénieurs n'a jusqu'ici pas encore été évoquée devant la Commission.

Recours contre des décisions administratives.

M. **le Président** fait connaître qu'en exécution de la mission qui lui avait été confiée par le Comité lors de sa dernière séance, il s'est mis en rapport avec M. Le Sueur, avocat au Conseil d'État, et a examiné avec celui-ci les questions de droit et de procédure. Il a été reconnu que, avant d'engager une instance contentieuse, il convenait d'adresser un recours gracieux au Ministre, recours qui évite la forclusion, et pourra être suivi d'un recours contentieux en cas de rejet par le Ministre, ou de silence conservé par le Ministre pendant quatre mois.

Quatre recours gracieux ont été présentés par quatre camarades, choisis avec des cas types légèrement différents, et le P. C. M. s'associe à ces recours ; il proteste contre la retenue de 20 % pratiquée dans des conditions irrégulières sur les indemnités soumises à retenues pour la retraite, donc assimilées aux traitements.

Le **Président** signale au Comité une réclamation de M. **Renaud** Albert, faisant fonction d'Ingénieur en chef de la Vendée qui s'est vu refuser toute indem-

nité pour changement de résidence. M. **Renaud** a l'intention d'attaquer cette décision au contentieux. Après échange de vue, le Comité demande à être plus complètement renseigné sur cette affaire, avant de décider s'il joindra son recours au recours éventuel de M. **Renaud**.

Relation avec les Ingénieurs des T. P. E.

Dans la dernière séance avait été désignée la Commission chargée d'examiner, en liaison avec les Ingénieurs T. P. E. la question de répartition des honoraires des travaux.

Le Syndicat des Ingénieurs T. P. E. en prévision des conversations avec les Ingénieurs du P.C.M. a pris une délibération et envoyé un long mémoire précisant son point de vue.

Plusieurs membres du comité, après examen sommaire de ce mémoire, estiment que par sa forme et son contenu, il ne paraît guère préparer les voies à une solution de conciliation.

Après discussion, il est convenu que la Commission, constituée sous la présidence de M. **Schwartz**, étudiera de plus près la question et se mettra en contact avec la délégation du Syndicat pour en discuter.

Questions diverses.

M. **Schwartz** signale qu'à la suite des décrets-lois, une terminologie spéciale a été appliquée par certains départements ministériels pour permettre de maintenir à des fonctionnaires les avantages dont ils bénéficiaient antérieurement.

Il signale en particulier que les indemnités des

instituteurs, secrétaires de Mairie, s'appelleront désormais « travaux supplémentaires et spéciaux ».

En ce qui concerne les Ingénieurs, l'Administration paraît disposée à distinguer entre leurs occupations obligatoires, c'est-à-dire qui font partie de leur service et qu'ils n'ont pas le choix d'accepter ou de refuser, et les occupations normales qui comprendront les travaux qui peuvent normalement être confiés à des Ingénieurs, mais que ceux-ci ont la latitude de refuser et qui peuvent comporter des honoraires.

M. **Renaud** demande que les délégués des groupes agissent auprès des Ingénieurs des départements pour que, dans toute la mesure du possible, les Ponts et Chaussées s'occupent d'organiser effectivement le contrôle communal des D. E. E. en le fusionnant avec le contrôle d'État, ce qui est la solution la plus simple et la plus favorable à l'intérêt public.

M. **Bordier** signale que certains ingénieurs revenus des Colonies et qui n'ont jusqu'ici pas obtenu de poste ont été désagréablement surpris par la nomination à Aix-en-Provence d'un Ingénieur T. P. E. faisant fonctions d'Ingénieur.

M. **Joyant** soumettra le cas à la direction du personnel en demandant qu'avant d'affecter à un poste des Ingénieurs T. P. E., la vacance soit signalée aux Ingénieurs disponibles.

La prochaine séance aura lieu le mardi 9 avril. Elle sera précédée, à la Maison des X, d'un déjeuner organisé par le Groupe Parisien qui invite cordialement les camarades des autres groupes à y participer.

Le Secrétaire,
A. MAYER.

Le Président,
JOYANT.

FÉDÉRATION DES CADRES TECHNIQUES SUPÉRIEURS

Le Comité de la Fédération s'est réuni, 20, rue de Las Cases, le mardi 9 avril, à 10 h. 1/2, sous la présidence de M. Boquien, Inspecteur général des Manufactures de l'État.

Le Président a informé le Comité des démarches faites auprès du Ministre des Finances au sujet de l'abattement de 20 % sur les indemnités. — La note dont le Ministre des Finances avait, dans son audience du 9 janvier, annoncé la communication prochaine à la Fédération, n'est toujours pas parvenue. Mais le Président a obtenu l'assurance qu'aucune décision définitive n'était encore prise.

Les représentants des P. T. T., de l'Aéronautique, du P. C. M., exposent où en est la question dans leurs ministères respectifs.

Le Comité procède à la nomination d'un nouveau bureau. La Présidence étant déferée pour cette année au P.C.M., celui-ci propose la désignation d'un Ingénieur des Mines.

M. **de Berc**, Inspecteur Général des Mines, est élu président.

MM. **Joyant** (P.C.M.), **Le Corbeiller** (P. T. T.) sont maintenus dans les fonctions de Vice-Présidents.

L'Aéronautique et les Manufactures de l'État, qui doivent renouveler prochainement leur Bureau, désigneront ultérieurement chacune un Vice-Président.

M. Bonnet, Ingénieur de l'Aéronautique, est maintenu dans les fonctions de Secrétaire.

Les Manufactures proposeront un trésorier.



COMPTES RENDUS DES GROUPES

GROUPE DE PARIS

Le premier déjeuner mensuel du Groupe de Paris a eu lieu le 9 avril 1935 et a réuni 27 Camarades, dont le très sympathique Président du P.C.M., M. l'Inspecteur général JOYANT, et plusieurs représentants des Groupes de Province.

A cette occasion, le Groupe de Paris du P.C.M. informe les Membres des Groupes de Province et d'Outre-Mer qu'il a décidé d'organiser un déjeuner mensuel qui aura lieu à la Maison des Polytechniciens, 12, rue de Poitiers, chaque fois que le Comité du P.C.M. se réunira, c'est-à-dire, en principe, le deuxième mardi de chaque mois.

Tous les Membres du Comité sont, bien entendu, invités à se joindre à ce déjeuner du Groupe de Paris. Comme le jour de réunion est également un jour de réception au Ministère, le Groupe de Paris a pensé

qu'un certain nombre de Camarades venant de province pourraient profiter de cette circonstance pour se joindre au Groupe de Paris.

La date précise du déjeuner sera insérée dans le Bulletin du P.C.M. précédant ce déjeuner et, pour le bon ordre des réunions, le Groupe serait heureux que, dans la mesure du possible, les Camarades qui pourraient venir au déjeuner préviennent, quelques jours à l'avance, le Secrétaire du Groupe, M. ROSSIGNOL DE FARGUES, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au ministère des Travaux publics, 244, boulevard Saint-Germain, Paris.

Par exception à la règle indiquée ci-dessus le prochain déjeuner aura lieu le mardi 7 mai, 1935, à 12 h. 30.

Les Délégués du Groupe de Paris.



PAGE D'HISTOIRE

Vauban à Louvois

de Belle-Isle, le 17 juillet 1683

«... Il y a quelques queues d'ouvrages des années dernières qui ne sont point finies et qui ne finiront point, et tout cela, Monseigneur, par la confusion que causent les fréquents rabais qui se font dans vos ouvrages, car il est certain que toutes ces ruptures de marchés, manquements de parole, et renouvellement d'adjudications ne servent qu'à vous attirer comme entrepreneur tous les misérables qui ne savent où donner de la tête, les fripons et les ignorants, et à faire fuir tous ceux qui ont de quoi et qui sont capables de conduire une entreprise. Je dis plus, qu'elles retardent et renchérissent considérablement les ouvrages qui n'en sont que plus mauvais, car ces rabais et bons marchés tant recherchés sont imaginaires, d'autant qu'il est d'un entrepreneur qui perd comme d'un homme qui se noie, qui se prend à tout ce qu'il peut ; or, se prendre à tout ce qu'on peut en matière d'entrepreneurs, c'est ne pas payer les marchands chez qui il prend les matériaux, mal payer les ouvriers qu'il emploie, friponner ceux qu'il peut, n'avoir que les plus mauvais parce qu'ils se donnent à meilleur marché que les autres, n'employer que les plus méchants matériaux, chicaner sur toutes choses et toujours crier miséricorde contre celui-ci et celui-là.

«... En voilà assez, Monseigneur, pour vous faire voir l'imperfection de cette conduite ; quittez là donc, et au nom de Dieu, rétablissez la bonne foi ; donnez le prix des ouvrages et ne refusez pas un honnête salaire à un entrepreneur qui s'acquittera de son devoir, ce sera toujours le meilleur marché que vous puissiez trouver. »



TOURNÉE EN U.R.S.S.

Liste des Adhésions provisoires

MM.

Bourgeois, V, I.G.P., Paris.
Beau, Ch., I.C.P., Paris.
Cavenel, I.C.P., et Mme, Quimper.
Duby, I.C.M., Paris.
Jullien, I.C.P., Paris.
Le Bourhis, I.C.P., Paris
Moreau, I.C.P., Besançon.
de Rouville, I.C.P., Paris.
Soleil, I.C.P., Compiègne.
Ailleret, I.O.P., Paris.
Antoine, I.O.P., et Mme, Verdun.
Aubrun, I.O.M., Mme et Mlle, Paris.
Beau, F., I.O.P., et Mme Le Havre.
Bollard, I.O.P., Marseille.
Brunot, I.O.P., Le Havre.
Bufnoir, I.O.P., Barcelonnette.
Candelier, I.O.P., Paris.
Carrus, I.O.P. et Mme, Paris.

MM.

Cordonnier, I.O.P., Bizerte.
Deymié, I.O.M., Paris.
Gibrat, I.O.M., Paris.
Gilbert, I.O.P., Paris
Huet, R., I.O.P., Paris.
Jacquinet, I.O.P., et Mme, Paris.
Lahaye, I.O.P., Paris.
Lazard, A., I.O.P., Metz.
Lazard, R., I.O.P., Paris.
Lecomte, I.O.P., Brest.
Le Vert, I.O.P., Fés.
Mabs, I.O.P., Sfax.
de Marliave, I.O.P., Grenoble.
Mathis, I.O.P., Poitiers.
Meunier, I.O.P., Paris.
Nicolau, I.O.P., et Mme, Chartres.
Piraud, I.O.P., Constantine.
Renault, R., I.O.P., Versailles.



BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS

Rapport de M. Bedouce

Messieurs, la commission des finances a reçu du Gouvernement un projet de budget établi d'après les chiffres résultant des décrets-lois promulgués en vertu de la loi de finances du 28 février 1934.

Ces décrets étant applicables jusqu'au moment où la Chambre et le Sénat se seront prononcés pour ou contre leur ratification, la commission ne pouvait préjuger des décisions qui seront prises par les deux Assemblées; elle a donc décidé que les budgets des divers départements ministériels seraient présentés tels que le Gouvernement les a proposés, sous la réserve expresse, toutefois, de la ratification des décrets-lois.

C'est sous cette réserve que nous vous présentons les chapitres 1^{er} à 73 du budget des travaux publics, notre examen des chapitres se bornant à répéter, pour la facilité des débats, les explications contenues dans le projet de budget présenté par le Gouvernement.

La commission des finances se trouvant, pour les motifs exposés ci-dessus, liée par les chiffres que le Gouvernement avait le droit de proposer, d'après les pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 28 février 1934, sous réserve de ratification, s'est bornée, en ce qui concerne les chapitres 1^{er} à 73 (personnel), aux observations que nous résumons ici :

Sur le chapitre 5 (écoles), elle a appelé l'attention du ministre sur la nécessité de ne recruter dans les écoles relevant du ministère des travaux publics, qu'un nombre d'élèves correspondant assez exactement aux emplois que le ministre pourrait leur attribuer en fin de scolarité.

Elle a reçu la réponse suivante qui lui a donné tous apaisements :

« Recrutement. — Depuis longtemps l'administration des travaux publics s'est préoccupée de restreindre le recrutement des élèves des diverses écoles et elle a ainsi répondu au désir exprimé par la commission des finances.

« Le tableau ci-après donne les précisions voulues à ce sujet et montre que, depuis 1926, le recrutement a été très sérieusement réduit :

*Nombre de places d'élèves titulaires mises au concours
(et par conséquent nombre d'élèves admis).*

	1926	1930	1932	1933	1934
<i>Ecole des ponts et chaussées :</i>					
Français.	40	20	20	20	20
Etrangers.	10	10	10	10	10
<i>Ecole des mines de Paris :</i>					
Français.	50	50	40	40	36
Etrangers.	10	10	8	8	6
<i>Ecole des mines de Saint-Etienne :</i>					
Français.	37	42	42	40	37
Etrangers.	5	5	5	3	3

Sur le chapitre 61 : « Frais d'examen de capacité pour la conduite des automobiles », la commission était disposée en première lecture à ne pas accorder le crédit supplémentaire de 600.000 francs demandé par le ministre dans le but de maintenir à 9 francs le taux unitaire par examen.

Elle aurait souhaité que ce taux unitaire par examen fut ramené à 8 francs.

Le ministre entendu avant la deuxième lecture a déclaré que cette réduction ne pouvait être acceptée.

Il en a donné les raisons suivantes :

« Pour tenir compte du désir exprimé par la commission des finances, lors de l'examen des projets de budget de 1933 et 1934 et des réductions qu'elle avait fait subir corrélativement, l'administration des travaux publics avait engagé en 1933 des négociations avec l'Union nationale des associations de tourisme en vue de réduire le taux unitaire par examen. C'est après des négociations très longues et très laborieuses et des démarches très pressantes que l'Union nationale des associations de tourisme a fini par donner son adhésion au nouveau taux de 9 francs, mais à la condition que celui-ci serait maintenu pendant une assez longue durée de manière à permettre d'assurer un fonctionnement normal des services.

« D'autre part, et avant de fixer le nouveau taux de 9 francs, l'administration des travaux publics s'est fait communiquer le budget de l'Union nationale des associations de tourisme : tous les postes en avaient été examinés et revus minutieusement; il avait été vérifié que toutes les compressions possibles y avaient été effectuées. Le taux de 9 francs permet tout juste à l'Union nationale des associations de tourisme de faire actuellement face à ses dépenses et aucune économie nouvelle ne peut être envisagée pour le moment.

« La réduction à 8 francs de l'allocation forfaitaire proposée par la commission des finances de la Chambre des députés entraînerait pour l'Union nationale des associations de tourisme un déficit annuel de près de 400.000 francs qui la placerait dans l'obligation d'arrêter son fonctionnement.

« Il faut éviter à tout prix une telle éventualité : en effet, si l'Union nationale des associations de tourisme venait à dénoncer son contrat, l'organisation qui lui serait substituée, et qui aurait pour conséquence une augmentation importante du nombre des fonctionnaires du ministère des travaux publics, serait de toute manière beaucoup plus onéreuse pour le budget de l'Etat.

« Le crédit de 4.200.000 francs prévu pour le chapitre 61 est donc strictement indispensable. »

La commission, considérant qu'il n'était pas possible de modifier par une décision unilatérale le contrat qui lie l'administration des travaux publics et l'Union nationale des associations de tourisme, s'est rendue à ces raisons et a accordé le crédit demandé de 4.200.000 francs; mais elle a prié le ministre d'engager l'Union nationale des associations de tourisme à veiller avec le plus grand soin et la plus grande

sévérité, pour que nul abus ne se produise dans l'examen imposé pour l'obtention du permis de conduire, et à lui faire connaître ses vues sur le renouvellement de la convention, longtemps avant l'expiration du contrat actuel.

Sur le chapitre 69 : « Contribution au fonctionnement des services du tourisme », M. le ministre des travaux publics a donné les renseignements suivants :

« Les crédits qui sont votés par le Parlement sont gérés directement par le ministère des travaux publics et affectés au paiement des dépenses des bureaux de propagande à l'étranger (bureaux de Londres, Barcelone et Genève).

« Ces bureaux ont déployé, en 1934, une sérieuse activité qui n'a pas manqué d'aboutir à d'heureux résultats comme on peut s'en rendre compte par les renseignements ci-après :

« Bureau de Londres. — Le bureau de Londres a lancé, en 1934, 4.000 affiches et distribué 10.000 brochures et 155.000 prospectus. De plus, il a fait insérer dans les journaux périodiques, amis de la France, des articles souvent illustrés de photographies dans lesquels ont été réfutées les campagnes systématiques de dénigrement qui sont parfois dirigées contre nous, notamment à propos du coût de la vie en France.

« A l'occasion des fêtes de Paris, un effort spécial a été fait. Des accords exceptionnels ont été conclus avec les compagnies de chemins de fer et les compagnies de navigation qui ont intensifié leur publicité en vue de faire connaître les fêtes, les cérémonies ou les manifestations populaires qui étaient organisées.

« Tous ces efforts n'ont pas été vains, puisque du 1^{er} janvier au 30 septembre 1934, 412.047 Anglais sont venus en France, chiffre inférieur d'environ 2.000 à celui de la même période de l'année 1933. Aussi, malgré la crise, on peut dire qu'il est venu en France autant d'Anglais en 1934 qu'en 1933. C'est là un résultat qu'il y a lieu de souligner.

« Bureau de Barcelone. — Comme en 1933, l'office français du tourisme à Barcelone a dû lutter contre la propagande faite par les bureaux des pays étrangers. Il a remis 35.000 feuilles de renseignements à des touristes empruntant la route ou le rail, qui ont effectué en France un séjour dont les plus courts ont été au minimum de douze jours.

« 3.000 affiches ou éléments illustrés ont été exposés dans les lieux publics. Enfin, 60 conférences ont été faites et de nombreux films ont été projetés.

« Il y a lieu d'ajouter que l'office de Barcelone édite chaque année une brochure spéciale de propagande portant comme titre : « Como pasar agradablemente las vacaciones ».

« Le tirage en est fait à 100.000 exemplaires et la brochure comporte 80 pages de texte descriptif et de renseignements pratiques avec d'abondantes illustrations. Cette brochure de vulgarisation est très appréciée de la clientèle espagnole.

« Pour les fêtes de Paris, l'office de Barcelone a fait également un effort et a pris l'initiative de placarder 2.000 affiches et de distribuer 35.000 programmes.

« En définitive, le nombre des touristes espagnols vers la France a été, en 1934, sensiblement égal à celui de l'année 1933 : le but poursuivi a donc été atteint.

« Bureau de Genève. — Le bureau de Genève a particulièrement intensifié sa propagande en 1934 : il a distribué 18.125 brochures, 38.827 dépliant et exposé 300 affiches. De plus, 70 conférences publiques ont été faites grâce à la collaboration de personnalités éminentes ou de membres du

corps enseignant; d'autre part, 42 films documentaires sur nos grandes régions de tourisme ont été projetés. Enfin, à l'instar du bureau de Barcelone, le bureau de Genève va éditer à 15.000 exemplaires une brochure de propagande, de 64 pages de texte, qui contiendra un ensemble de renseignements pratiques sur nos stations hydrominérales, climatiques, balnéaires et touristiques.

« Réorganisation des services du tourisme. — Quant à la réorganisation des services du tourisme, elle est liée à l'issue des procès en cours et, notamment, du procès en revision du loyer de la Maison de France. »

En somme, privé de la subvention qui lui était attribuée avant les incidents de gestion auxquels a donné lieu le bail de l'hôtel d'Albe, mais déchargé par ailleurs des dépenses des bureaux de propagande à l'étranger, l'office national du tourisme n'a pas vu diminuer ses ressources.

Il continue notamment à percevoir la taxe additionnelle de séjour et les critiques fort justifiées visant l'insuffisance de notre propagande touristique indiquent combien est impérieuse et urgente la nécessité d'une réorganisation radicale des méthodes employées jusqu'ici.

La commission comprend très bien les difficultés auxquelles se heurte le ministre des travaux publics, mais il lui serait agréable de voir se dessiner les plans de cette réorganisation reconnue nécessaire par tous, de notre propagande à l'étranger pour le tourisme.

Il y a urgence absolue.

Par les effets de la crise économique générale, d'une part, et de la transformation que l'usage de la voiture automobile entraîne dans les habitudes des touristes, d'autre part, nos stations dépérissent et notre industrie hôtelière se meurt.

Pendant on voyage beaucoup encore, pendant les périodes de vacances notamment, si l'on villégiature moins; mais il semble bien que l'activité publicitaire de nos rivaux, profitant de notre carence, réussisse de plus en plus à détourner à notre détriment les voyageurs d'outre-mer.

Tous les pays européens rivalisent d'initiatives hardies et d'activité continue pour appeler les touristes chez eux.

Ils ne se contentent plus d'attirer, d'entraîner, de retenir ou de rappeler une partie toujours croissante de notre clientèle étrangère; ils viennent chez nous recruter une partie de notre clientèle intérieure. A chaque saison, nos grands journaux, qui se lamentent en première page sur la détresse de nos stations, publient en bonne place les placards de publicité des stations étrangères.

Il est temps, mais il n'est que temps de réagir par les efforts combinés de l'Etat, des syndicats d'initiative, des organismes corporatifs de l'hôtellerie, des compagnies françaises de navigation, des réseaux de chemin de fer, etc..

Ne pense-t-on pas, au ministère des travaux publics, que, pour créer un grand organisme de propagande dont les efforts seraient efficaces, il faut associer, combiner et coordonner méthodiquement toutes les forces aujourd'hui dispersées?

Il est possible de préparer et de réaliser ce rassemblement nécessaire, sans attendre que l'office national du tourisme ait réussi à se dégager des difficultés où l'ont plongé les erreurs de gestion consécutives à la location de l'hôtel d'Albe.

Nos services publics.

Dans l'impossibilité où elle se trouvait, par suite de la situation financière et par le fait des décrets-lois en attente de ratification, de se prononcer sur les crédits visant le person-

nel, la commission des finances a porté son attention sur les chapitres d'entretien et d'amélioration de nos grands services publics.

Routes.

Sur le chapitre 74, la commission a manifesté ses inquiétudes.

Les fortes réductions imposées par l'équilibre du budget de 1934 et qui ont abouti à des dotations que le projet de budget pour 1935 reconnaît lui-même insuffisantes, en ajoutant que cette insuffisance aurait risqué d'entraîner une dégradation rapide des chaussées, ne lui ont pas paru suffisamment relevées par l'augmentation de 56 millions accordées pour 1935. Cette augmentation ne correspond d'ailleurs qu'au prélèvement sur le chapitre de l'annuité qu'exigera l'application du projet Marquet.

M. le ministre des travaux publics a répondu : que ce chapitre était le seul sur lequel il avait pu obtenir du ministre des finances une augmentation.

Mais la commission n'en reste pas moins inquiète, en constatant que, de l'avis même du ministre, le crédit accordé est à peine suffisant pour assurer l'entretien.

En mettant les choses au mieux, en escomptant les baisses de prix et les rabais d'adjudication, il restera peu de choses pour la réfection et l'aménagement des routes nouvellement classées.

C'est tout le programme de remise en état du réseau routier, si heureusement poursuivi au cours des années 1929 à 1933, qui se trouve compromis.

Cette situation, ajoute le ministre, ne peut être améliorée que par le vote d'un programme d'outillage national.

Que peut-on espérer ?

Ce renvoi à un programme d'outillage national pourrait seul justifier les réductions massives imposées aux chapitres :

76. — Construction et amélioration de routes ;

77. — Routes nationales, suppression et amélioration de passages à niveau ;

78. — Construction et grosses réparations des ponts.

par le décret du 4 avril 1934, et reconduites sur le projet de budget pour 1935.

Nous verrons plus loin ce qu'il faut en penser dans un chapitre où nous traitons, une fois de plus, cette question des plans d'outillage national.

Sur l'initiative de sa commission des finances, la Chambre a voulu et réalisé en grande partie un plan d'amélioration et d'extension du réseau routier :

De 216 millions en 1924, elle portait les crédits pour les routes à 300 millions en 1926, 500 millions en 1928.

Par l'incorporation de 40.000 kilomètres de routes départementales, le réseau national était doublé et les sommes consacrées aux routes nationales s'élevaient à :

1 milliard en 1931.

Votre rapporteur pouvait dire à la fin de l'année 1931 : l'amélioration du réseau routier national est l'œuvre essentielle de la législature qui s'achève.

Ce même rapporteur commence à redouter d'être obligé de constater à la fin de 1935 :

Que la législature de 1932 à 1936 n'a pas su continuer et mener à bien cette œuvre de restauration et de prospérité nationale.

En effet, les crédits sont tombés de 1 milliard en 1933, à 742 millions en 1934, et restent péniblement au chiffre insuffisant de 799 millions pour 1935.

En admettant qu'avec beaucoup de sagesse, on puisse as-

surer l'entretien des deux réseaux ancien et nouveau (80.000 kilomètres), il ne restera rien pour compléter les travaux de premier établissement qui restent à faire :

1° Elargissements permettant de donner au moins 9 mètres de voie charretière, 3 voies à 3 mètres sur les grands itinéraires, 6 mètres, soit 2 voies à 3 mètres, sur les plus modestes de nos routes nationales ;

2° Dérivations aux traversées dangereuses ;

3° Corrections de tournants ;

4° Suppression de passages à niveau ;

5° Consolidation, agrandissement de ponts ;

6° Aménagement, sur les points où cela serait reconnu indispensable, de pistes cyclables ou pistes hippomobiles ;

7° Création de routes nouvelles ;

8° D'ores et déjà, il faut ajouter à ce programme, l'éclairage des parties de route à trafic intense, notamment pour les sorties de grandes villes, où l'éclairage par les phares des voitures n'assure plus la sécurité.

Dès que la circulation automobile devient très dense sur une partie de route, les dangers causés par l'éblouissement des phares exigent l'usage du « code », qui entraîne par l'insuffisance de portée de l'éclairage, les pires dangers pour les voitures ou piétons circulant sur la route.

Il faudra donc en arriver bientôt, partout où ces dangers se manifesteront, à réaliser avec le concours des communes intéressées, l'application des méthodes d'éclairage de la route, que les progrès de la technique ont déjà rendu et rendront encore particulièrement efficaces.

Si l'on disposait en dehors des crédits d'entretien, de 1 milliard par an pendant cinq ans, on pourrait espérer réaliser l'essentiel, le plus urgent, dans chacun des chapitres énumérés ci-dessus sans qu'on puisse cependant se flatter d'avoir complètement réalisé, tout ce qui est jugé indispensable pour l'aménagement moderne du réseau routier.

Il resterait encore beaucoup à faire, notamment pour la suppression très onéreuse des passages à niveau qui peut être envisagée seulement pour ceux dont le maintien est insupportable et dangereux.

On remarquera que nous ne parlons pas d'autostrades ; la situation financière imposant l'obligation de parer d'abord au plus pressé.

Les ressources exceptionnelles envisagées par l'emploi des fonds disponibles des caisses d'assurances sociales, ayant été attribuées aux sorties de Paris et à la route Cannes-Nice, c'est sur un plan nouveau beaucoup plus étendu, beaucoup plus audacieux, tel que celui envisagé par nous d'abord en 1919 et rappelé en 1929 qu'il faudra rechercher les moyens de parer aux dépenses de remise en état de notre grand réseau routier, conformément aux besoins de la circulation moderne.

Si l'on objectait que ces travaux ne sont pas directement productifs, puisqu'il n'y a pas de péages directs, nous répondrions une fois de plus, par la croissance rapide et constante du rendement des taxes sur les carburants et par la constatation que, grâce aux efforts faits pour l'amélioration du réseau routier, les industries qui vivent de la route sont celles qui ont pu résister le plus longtemps aux effets nocifs de la crise économique.

Sur le chapitre 83 : « Primes aux détenteurs de véhicules automobiles présentant un intérêt national, votre commission s'est posé et a posé au ministre la question suivante :

« Ces primes, justifiées à l'origine, doivent-elles être main-

tenuës, alors que les véhicules poids lourds sont devenus aujourd'hui plutôt trop nombreux ?

Voici la réponse donnée par M. le ministre :

« Le système des primes aux détenteurs de certains véhicules automobiles de types spéciaux avait pour but, au moment où il a été institué, de favoriser la diffusion des voitures suivantes :

- « Tracteurs agricoles,
- « Camions porte-chars,
- « Véhicules à gazogène.

« Or, si on peut admettre que le nombre actuellement existant des véhicules des deux premières catégories est de nature à répondre dans une certaine mesure aux besoins de la défense nationale en cas de mobilisation, il n'en est pas de même pour les véhicules à gazogène.

« En effet, la diffusion de ces voitures dans le pays présente un intérêt essentiel pour la défense nationale en permettant aux armées d'utiliser, pour le fonctionnement des véhicules automobiles, un carburant (bois ou charbon de bois) dont la production sur le territoire national est assurée.

« Par ailleurs, l'utilisation de ces véhicules en temps de paix réduit les importations de carburant et favorise l'exploitation rationnelle de notre domaine forestier en développant l'industrie du charbon de bois et de ses dérivés.

« Le but recherché n'est pas encore atteint et il importe de continuer les efforts dans le sens du développement de ce type de voiture. »

Il est rappelé que les crédits alloués sous forme de primes aux acquéreurs des véhicules primés sont destinés à leur payer :

Une prime d'achat dans les six mois, suivant la date de l'acquisition.

Et une prime d'entretien pendant chacune des trois années suivant celle de l'achat.

Le crédit demandé à ce titre pour l'exercice 1935 s'élève à la somme de 620.000 francs, se décomposant comme suit :

1° Primes d'entretien pour véhicules primés à l'achat, antérieurement à l'exercice 1934	596.500
2° Reliquat des primes d'achat à payer au titre de l'exercice 1931-1932.	23.500
	620.000

Il y a lieu d'observer :

a) En ce qui concerne les primes d'entretien, qu'il ne paraît pas possible d'apporter une réduction au crédit demandé, puisque les possesseurs de ces voitures étaient fondés à escompter, au moment de l'acquisition, le service de cette allocation pendant le délai prévu et que le règlement opérant en la matière dispose que le service des primes d'entretien doit être assuré par priorité avant celui des primes d'achat ;

b) En ce qui concerne le reliquat de primes d'achat à régler pour l'exercice 1931-1932, il s'élève à 224.500 francs ; il provient d'une insuffisance de crédits au titre de cet exercice, le nombre des acheteurs ayant de beaucoup dépassé les prévisions, et les crédits supplémentaires demandés n'ayant pas été accordés. Le crédit demandé à ce titre pour 1935 s'élevait à 224.500 francs ; puis pour des raisons d'équilibre budgétaire, le département de la guerre s'est trouvé amené à réduire ce crédit à 23.500 francs. Il s'ensuit que les primes d'achat arriérées ne pourront être payées que dans une faible proportion. Cet inconvénient qui ne laisse pas d'être sérieux en raison des réclamations déjà formulées par les intéressés,

montre la nécessité de ne pas aller plus loin dans la voie de la réduction des crédits concernant ce chapitre ;

c) En ce qui concerne l'exercice 1935, il n'est demandé aucun crédit pour le payement de nouvelles primes d'achat, et cela pour les raisons indiquées qui ont frappé la commission des finances. Mais les constructeurs étudient actuellement de nouveaux types ; dès que cette période d'essai sera achevée, le département de la guerre examinera, s'il y a lieu, les nouvelles mesures à prendre pour continuer à encourager la fabrication et la diffusion de véhicules à gazogène.

La commission a pris acte du fait qu'il ne sera pas accordé de nouvelles primes d'achat, sauf dans le cas où un crédit nouveau devrait être spécialement demandé, pour un programme d'encouragement à des véhicules de types spéciaux, destinés à libérer le pays de la servitude des carburants liquides.

Navigation intérieure.

Il suffit de lire au projet de budget des travaux publics, page 169, l'annexe n° 2 : Programme des travaux d'établissement, d'amélioration et de restauration des voies navigables, et page 241, annexe 22 du même budget, le programme retenu par le conseil supérieur des travaux publics (séance du 19 juillet 1934), pour se rendre compte de l'impossibilité d'accorder les vues exposées dans ce programme, avec les crédits proposés dans le chapitre 86 pour ces travaux.

Sur la base de ces chiffres, on disposerait de 38 millions par an, soit 380 millions en dix ans.

Or, le conseil supérieur des travaux publics déclare que, sur cette période de dix ans, il faudrait disposer de 3 milliards 500 millions, soit neuf fois plus que la prévision budgétaire de dix ans rappelée ci-dessus.

Le rapport que le conseil supérieur des travaux publics a approuvé, déclare que ce chiffre de 3 milliards 500 millions est atteint sans qu'il ait été prévu aucun travail neuf, ni des travaux luxueux et superflus.

Nous croyons devoir citer ici un passage essentiel de ce rapport :

« En présence, d'une part, de ces demandes, d'ailleurs justifiées, et, d'autre part, des compressions qu'impose la situation budgétaire du moment, la commission s'est trouvée en situation très embarrassée. Elle ne pouvait méconnaître que les travaux proposés répondent à des nécessités souvent très urgentes et à des besoins incontestablement établis. Elle ne pouvait ignorer que, en dehors des voies secondaires qui appellent des améliorations, des élargissements, des mises au mouillage de 2 m. 20, etc., il est indispensable d'aménager au plus tôt les grands courants de trafic et de pas rendre vains, en les suspendant ou en les restreignant, les efforts réalisés depuis la guerre. La commission, tout en estimant à sa valeur l'effort de 2 milliards qui vient d'être accompli, se devait de reconnaître qu'il n'a pas pu répondre aux besoins de la remise en état d'un réseau partiellement détruit par la guerre, au développement du trafic, aux exigences d'une exploitation rationnelle devant se traduire par un abaissement des frets et une amélioration des prix des transports, par suite du coût de la production. Elle ne peut pas ignorer que les crédits de reconstitution tendent vers zéro, qu'il n'y a plus de prestations, et que ces deux éléments sont entrés pour une part notable dans l'effort réalisé. Enfin, elle doit également signaler que le budget des voies navigables se trouve grévé désormais du remboursement au Trésor des prestations consenties, par prélèvement sur les dotations des lois de finances.

Par ailleurs, en dehors des ressources spéciales qu'elle ne peut plus escompter après le décret-loi du 15 mai 1934 sur la réalisation d'un plan de grands travaux, l'Etat étant mis en dehors des collectivités bénéficiaires, la commission ne pouvait entériner un programme qu'elle n'a pas l'espoir de voir réaliser sur les crédits normaux des budgets futurs, puisqu'il faudrait les évaluer à 350 millions par an. Il lui a donc fallu procéder, par étapes successives, à des suppressions puis à des compressions. Et lorsque, ayant conscience d'avoir été déjà trop loin, d'avoir sacrifié des améliorations indispensables, malgré les demandes pressantes des services, la commission s'est trouvée en présence d'un total réduit de 1.551 millions de francs, soit 45 % des demandes formulées, elle a dû reprendre ses élagages sur l'indication donnée par l'administration qu'il convenait de ne pas envisager pour les dix années à venir une dotation supérieure à 1 milliard, soit 100 millions par an.

« Elle s'est alors trouvée cette fois en présence des réactions des usagers représentés dans son sein, et de leurs protestations contre la suppression ou la réduction de tels travaux qui ne sauraient être différés sans aboutir en fait à la suppression de toute navigation utile sur certaines voies importantes du Centre et de l'Est notamment.

« C'est dans ces conditions que la commission présente au Conseil supérieur des Travaux publics le tableau annexé au présent rapport, où les demandes ont dû être amenées de 3.535.909.000 fr. à 1.446.855.000 fr. dont : à la charge de l'Etat : 1.137.865.000 fr. ; à la charge des intéressés ; 288 millions 990 francs.

« L'effort minimum que la commission considère comme inélectable pour l'Etat, sous peine de voir arrêté le développement de l'amélioration et de la transformation du réseau existant, tous travaux d'entretien et tous travaux neufs étant exclus de l'estimation, ressort ainsi à 115,8 millions par an, pendant dix ans.

« La commission considère cet effort comme tout à fait au-dessous des besoins. Elle ne se résout à le réduire au chiffre qui précède qu'en présence des indications qui lui ont été données. Mais elle juge qu'il est de son devoir d'appeler toute l'attention des pouvoirs publics sur l'ordre de grandeur des crédits d'Etat que réclame l'aménagement nécessaire de l'outillage économique des voies navigables, dans l'intérêt supérieur du pays. Si des ressources spéciales ne viennent pas s'ajouter aux dotations budgétaires insuffisantes, il faudra compter sur un nouvel arrêt ou un ralentissement des travaux, préjudiciable à l'intérêt national, et sur de nouvelles réclamations des usagers. »

Il suffit de comparer ces deux chiffres :

38 millions, crédit annuel accordé,

115 millions, crédit minima envisagé par le conseil supérieur des travaux publics et déclaré par lui tout à fait au-dessous des besoins pour se rendre compte qu'il y a là un grave problème à résoudre.

Ce problème apparaît plus difficile et plus redoutable encore, si l'on considère que le rapport du conseil supérieur a laissé de côté tous les travaux neufs.

En ce qui concerne ces travaux neufs :

L'aménagement du Rhin est arrêté au premier échelon réalisé (chute de Kembs) ;

L'aménagement du Rhône n'est pas commencé ;

L'achèvement du canal du Nord n'est pas envisagé ;

L'adaptation des canaux du Midi et latéral à la Garonne aux besoins de la navigation moderne, et au standard du ré-

seau national de navigation intérieure (péniche de 600 tonnes) n'est pas décidée ;

La demande en concession du canal maritime des deux mers est rejetée par le conseil supérieur des travaux publics.

Il faudra se décider un jour, et le plus tôt ne sera que le mieux, à dresser un véritable plan d'outillage national pour la navigation intérieure, comme pour les autres grands services du ministère des travaux publics : routes, ports, énergie.

PORTS MARITIMES

Les mêmes remarques s'appliquent au chapitre relatif à l'extension des ports maritimes.

L'administration des travaux publics est contrainte de déclarer qu'elle se limitera en 1935 comme elle l'a fait en 1934, à l'achèvement des travaux en cours et à l'exécution des travaux de restauration que l'état des ouvrages rendrait indispensables ; mais ceci nécessite néanmoins des dépenses élevées car, dit-elle, pour utiliser les annuités du plan Dawes, un nombre considérable de travaux ont été entrepris et ne sont pas encore achevés.

On a déjà oublié l'angoisse créée au début de la guerre de 1914, par l'insuffisance de nos installations portuaires.

On reproche à ceux qui, par un programme méthodique, avaient conçu le projet de réparer ces erreurs, d'avoir vu trop grand.

On suggère l'abandon des programmes, pourtant si modestes, élaborés après la guerre, dont l'exécution timidement amorcée d'abord, fut vigoureusement encouragée par les prestations en nature du plan Dawes.

On feint de ne pas se rendre compte que rien ne serait plus onéreux que l'abandon des travaux commencés et dont la lutte économique entre les nations exige d'une façon impérieuse l'achèvement.

Faut-il donc que l'effort réalisé depuis 1920 par le concours de l'Etat et des collectivités intéressées soit compromis et perdu ?

Faut-il au contraire que, par une louable persévérance, nos ports soient mis en état de recueillir le bénéfice de leur situation géographique privilégiée, en retenant la part que cette situation leur permet de recueillir dans les échanges entre l'Europe et les pays d'outre-mer ?

Faut-il les mettre en mesure de rendre à la nation tous les services que le pays peut attendre d'eux en cas de danger, ou se résigner une fois de plus à l'amertume des regrets et à l'impuissance des lamentations en cas de péril ?

Où en sommes-nous ?

De 1920 à 1934, l'Etat fournissait 2 milliards 300 millions, dont 600 millions en prestations en nature et 1.700 millions en crédits ouverts.

Les collectivités engagèrent de leur côté 1 milliard.

On a réalisé :

1.300 millions de travaux, en constructions, restaurations, améliorations de quais ou de môles d'acostage ;

800 millions d'outillage ou d'engins de radoub ;

2 milliards pour améliorer les accès et les liaisons avec l'intérieur.

Mais nos grands ports peuvent aujourd'hui recevoir les plus grands navires et ne sont plus obligés, comme avant la guerre, d'envoyer les bâtiments des flottes nationales se faire réparer à Anvers et à Rotterdam.

Si l'on ne veut pas que demain ceux qui, aujourd'hui, se plaignent qu'on ait vu trop grand, puissent se lamenter en condamnant l'imprévoyance de nos services publics, il faut

sans hésitation terminer les travaux commencés, achever l'exécution du programme.

Comme pour les routes, comme pour les canaux, ceci est affaire d'ingéniosité et d'audace financière.

La France qui prête ses capitaux aux autres nations pour exécuter leurs programmes de grands travaux ne peut-elle faire à elle-même une confiance égale pour réaliser les siens ?

PHARES ET BALISES

La commission a appelé l'attention du ministre sur les inconvénients qu'il y a, selon elle, à diminuer de 1.700.000 fr. le crédit de 6.500.000 fr. inscrit en 1934 pour l'amélioration et l'extension de ce service.

Elle craint qu'une telle réduction nuise à l'exécution du programme de restauration et en retarde singulièrement la réalisation.

Elle aurait vivement souhaité le retour au crédit de 1934, qui est le minimum indispensable pour la réalisation du programme en un temps normal.

En réponse, M. le ministre lui a fait la communication suivante :

« Chaque année, le chapitre des améliorations du service des phares doit subvenir à deux ordres essentiels de dépenses : les petites transformations de détail, renouvellement du matériel usé avec modernisation des types, etc. (perfectionnements de faible importance pécuniaire), et les travaux d'un ordre de grandeur individuel plus important (poursuite des programmes de balisage et de signalisation de brume, renouvellement du matériel naval, notamment).

« Les dépenses correspondantes à la première partie forment un bloc assez constant, de l'ordre environ de 2 millions de francs, se divisant en une multitude de petits crédits où aucune large compression n'est possible.

« Quant aux grands travaux, ils sont exécutés suivant un programme établi avec la préoccupation d'achever de préférence les constructions en cours et surtout de ne pas interrompre celles pour lesquelles un arrêt compromettrait la partie déjà exécutée.

« Pour l'exercice 1935, il est indispensable de continuer la construction d'un bateau-feu destiné à remplacer l'unité détruite au poste de *Dyck* (Nord). Les acomptes à prévoir en 1935, pour cette construction, peuvent être évalués à 2 millions.

« En second lieu, on doit poursuivre l'achèvement du premier des parcs de balisage entrepris, celui du Havre. Il faut escompter une somme d'environ 2 millions de francs à payer spécialement pour les bâtiments du centre de fabrication de combustible spécial et pour l'engin destiné à lever les nouvelles bouées utilisées.

« Il serait désirable de pouvoir exécuter un programme qui a été préparé en vue d'apporter les améliorations que paraissent exiger les besoins de la navigation. Mais la réalisation de ce programme est retardée par les difficultés de l'équilibre budgétaire.

« Les grandes lignes de ce programme seraient les suivantes :

« a) Achèvement du réseau des radiophares de manière à en doter la Corse qui en est totalement dépourvue et quelques autres points du littoral continental;

« b) Acquisition de deux bateaux-feu automoteurs pour donner satisfaction aux conclusions de la commission chargée d'enquêter sur le naufrage du bateau-feu *Dyck*, et qui a demandé que les bateaux-feu soient dotés de moyens de

propulsion afin d'assurer la sécurité du personnel en cas de déradage;

« c) Aménagement et transformation des centres de balisage de Brest, du Verdon et de la Pallice, en vue de la fabrication du nouveau gaz transporté à haute pression sur les bateaux baliseurs à moteurs acquis avec les ressources de l'outillage national;

« d) Construction d'amers sur le littoral de la Bretagne; réalisation de balisages complémentaires en Méditerranée;

« e) Continuation du programme tendant à ceinturer de signaux sonores les deux masses de dangers que constituent pour l'entrée de Brest et pour la navigation internationale doublant l'extrême pointe de Bretagne, les îles d'Ouessant et de Sein. »

Ces renseignements ne font que confirmer la commission dans son désir de voir affecter à ce service une dotation plus importante, car il est bien évident que le crédit envisagé sera de beaucoup insuffisant.

MINES

Notre consommation de charbon continue à fléchir.

Notre consommation d'essence et de pétrole ne cesse de s'accroître.

Nous atteindrons bientôt 6 millions de tonnes et nous consacrerons 2 milliards de francs à les payer à nos fournisseurs étrangers, au grand détriment de notre balance commerciale et de notre équilibre financier.

Ce n'est pas la faute de la commission des finances qui, depuis longtemps déjà, ne cesse d'appeler l'attention des gouvernements sur la nécessité d'organiser en France la fabrication de l'essence synthétique ou autres carburants liquides de remplacement.

L'office national des combustibles liquides appuie un timide commencement d'exécution par les mines de Béthune, mais rien n'est encore envisagé pour nos mines du Centre qu'on pourrait ainsi faire revivre, pour nos mines du Sud-Ouest dont la situation présente, en cas de danger, plus de sécurité.

Que fait-on pour tenter d'utiliser les lignites de Provence, des Landes et des Corbières ?

Nous prions qu'on se reporte à notre rapport de 1931 (n° 5838), et nous signalons, simplement pour le confirmer, que les services techniques de l'Allemagne ont exprimé tout récemment l'espoir que l'importat on du pétrole dans le Reich deviendrait prochainement superflue.

On hésite en France parce que l'essence synthétique revient encore plus cher que l'essence importée, mais le prix payé pour l'importation est perdu pour l'économie nationale, le prix payé pour la fabrication rentre dans le circuit et se retrouve, presque totalement, en suppression de secours de chômage, en augmentation des revenus consommables et des pouvoirs d'achat, en amélioration des rendements fiscaux.

Pour obtenir un million de tonnes d'essence, il faut, dit-on, 3 millions 1/2 de tonnes de charbon, ce qui représente environ 200 millions de francs en salaires d'ouvriers mineurs.

Sans doute, il ne peut malheureusement être question, pour le moment, de concevoir une fabrication d'essence synthétique d'une telle importance; serait-il chimérique d'envisager la production de 300.000 tonnes, qui est en voie de réalisation en Angleterre, où les raisons qui motivent cette création sont moins impérieuses que chez nous.

Les préoccupations exprimées ici au nom de la commission des finances rejoignent celles de la commission des mines

que M. Ch. Baron, son président, a raduées dans une proposition de résolution ainsi conçue :

La Chambre invite le Gouvernement à inscrire dans le programme d'outillage national la création immédiate d'une usine capable de fabriquer, par hydrogénation de la houille, 100.000 tonnes d'essence par an et dont la production sera portée dans un délai maximum de trois ans, à 300.000 tonnes. Cette usine sera construite et exploitée par l'office national industriel de l'azote (1).

ÉNERGIE

Le décalage entre la production et la consommation de l'énergie électrique, signalé dans notre rapport pour 1932, ne s'est pas atténué depuis; il oscille toujours autour de 20 %, ce qui revient à dire que cet écart de 20 % est perdu par les producteurs, sans profit pour les consommateurs.

Les prévisions établies par la Chambre syndicale des forces hydrauliques, bien que basées sur des hypothèses optimistes, établissent que, compte tenu d'une part de l'achèvement des constructions d'usines hydrauliques en cours, d'autre part des fluctuations de la consommation, cet écart sera encore sensiblement le même en 1936.

Le rapport du conseil national économique en 1933 évalue à 4 milliards de kilowatts-heure au 1^{er} janvier 1936, le surcroît de production dont le placement sera des plus difficiles.

Il convient donc :

1° D'être prudent dans l'octroi des encouragements à la construction de nouvelles usines hydrauliques;

2° De poursuivre et d'accélérer le développement de l'interconnexion des réseaux, par l'établissement des lignes de transport à haute tension;

3° De développer la consommation et particulièrement la consommation domestique.

Sur ce dernier point, le conseil national économique préconise un aménagement du prix de l'électricité, qui peut être réalisé, dit-il, dans une collaboration étroite des producteurs et des consommateurs par les mesures suivantes :

1° Tarifs réduits pour les heures creuses;

2° Tarifs réduits pour l'éclairage public;

3° Tarifs dégressifs;

4° Réduction ou suppression du minimum de consommation;

5° Abaissement des primes fixes;

6° Réduction de l'avance sur consommation au taux d'une prime d'assurance contre le risque d'insolvabilité.

Poursuivant ces buts, le Parlement a, sur l'initiative de M. Jaubert, créé, par la loi de finances de 1934, une commission extraparlamentaire qui s'est réunie en mai, juin, juillet, et doit continuer au cours de la session d'hiver 1934-1935, l'élaboration des mesures à recommander au ministre des travaux publics et au Parlement.

D'autre part, le ministre des travaux publics, ayant pris l'initiative d'ententes amiables, envoyait aux préfets, le 28 juin 1934, la circulaire suivante :

« Le ministre à M. le Préfet du département de

« Comme suite à ma circulaire du 15 juin 1934, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie d'une lettre qui m'a été adressée le 18 juin courant par M. le président du syndicat

(1) M. Charles Baron expose dans son rapport que cette usine ne serait pas établie à Toulouse, mais dans le bassin minier de Decazeville.

On peut aussi envisager Carmaux ou Albi.

professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique pour me faire connaître les importantes baisses des prix de vente de l'énergie électrique en basse tension, qu'un certain nombre d'entreprises de distribution viennent de consentir, sur la demande que je leur en ai faite au nom du Gouvernement.

« Lorsque l'état du réseau permet d'envisager sans travaux excessifs de renforcement la distribution de quantités d'énergie supérieures aux consommations actuelles, il sera institué des tarifs spéciaux pour la cuisine et le chauffage de l'eau, et les tarifs généraux pour l'éclairage et la force motrice subiront des diminutions appréciables.

« Lorsqu'il n'en est pas ainsi et qu'il n'est pas possible par conséquent de chercher à développer la cuisine et le chauffage, les tarifs généraux subiront des diminutions plus importantes que dans le premier cas.

« Je vous communique ci-joint la liste des sociétés qui ont donné leur adhésion aux propositions que leur a faites le syndicat professionnel.

« Le service du contrôle des distributions d'énergie électrique aura à surveiller l'application de ces nouveaux tarifs et à en recommander l'adoption aux entreprises de votre département qui n'ont pas encore pris d'engagement à cet égard.

« Je ne doute pas que ces mesures ne contribuent à développer la consommation de l'énergie électrique en en rendant l'emploi plus commode et moins onéreux pour les consommateurs.

« Le ministre des Travaux publics,

« Signé : P.-E. FLANDIN.

Voici la lettre du syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique annexée à la circulaire du ministre :

« Paris, le 18 juin 1934.

« M. le ministre des Travaux publics,
244, boulevard Saint-Germain, Paris (7^e)

« Monsieur le ministre,

« Vous avez insisté vivement auprès de moi pour que les entreprises de distribution d'électricité prennent des mesures en vue de faire baisser le prix de l'énergie électrique. Vous m'avez fait observer qu'en agissant ainsi, ces entreprises se conformeraient aux directives données par M. le Président Doumergue.

« J'ai fait part de votre demande à un certain nombre de représentants des principales entreprises de distribution d'électricité. Je suis heureux de pouvoir vous dire qu'il entre dans l'intention de ces entreprises de déférer à votre désir et, en accentuant la politique commerciale qu'elles suivent déjà en majeure partie, de contribuer à mettre les bienfaits de l'électricité à la portée d'un nombre toujours croissant d'usagers.

« Ces abaissements de tarifs, que je recommande à nos adhérents de consentir, constituent, pour eux, de véritables sacrifices volontaires, et c'est dans cet esprit qu'il faut les comprendre.

« En aucun cas, ils ne sauraient modifier la situation légale des concessionnaires vis-à-vis des collectivités concédantes.

« L'échange de vues auquel j'ai procédé, avec certains de mes collègues, a fait ressortir, d'une part, le désir unanime d'aider, par leur effort personnel, à la diminution du coût de la vie, et, d'autre part, l'impossibilité d'adopter des mesures

uniformes, en raison de l'extrême variété des conditions matérielles des diverses exploitations.

« Si l'on compare l'ensemble des bénéfices réalisés par les sociétés de production, de transport et de distribution d'électricité, non pas au capital nominal, mais au capital total investi, on constate que, dans l'ensemble, ces bénéfices sont tout juste suffisants pour assurer un loyer normal aux capitaux engagés. Ce minimum de bénéfice est indispensable à la vie des sociétés, qui, pour leurs extensions constantes, ont fréquemment besoin de faire appel au crédit public.

« Et si, entrant davantage dans le détail, on compare la situation des diverses entreprises, on reconnaît bien vite cette extrême variété à laquelle je faisais allusion plus haut : suivant que les entreprises assurent la distribution dans de très grandes villes, dans des agglomérations moyennes ou dans des campagnes, dans des régions industrielles ou agricoles, etc., leurs conditions matérielles, l'importance relative de leurs investissements, leurs dépenses d'exploitation, les tarifs qu'elles pratiquent, diffèrent considérablement, sans que ces différences puissent leur être, en quoi que ce soit, imputées à grief.

« Si donc on ne veut pas faire œuvre utile ou injuste, on est amené, par la force des choses, à envisager une certaine souplesse dans la mise en œuvre de principes sur lesquels aucune divergence ne saurait s'accuser.

« C'est ce que je me suis efforcé de faire en rédigeant les directives suivantes qui constitueront les recommandations que j'adresserai à nos adhérents.

Formules I. — Abaissement des tarifs généraux.

« *Éclairage.* — Les concessionnaires seraient invités à pratiquer des réductions sur la portion du prix de vente qui, dans les circonstances économiques actuelles, dépasse les nombres ci-dessous :

- « 1 fr. dans les communes de plus de 100.000 habitants.
- « 1 fr. 25 dans les communes de plus de 10.000 habitants.
- « 1 fr. 50 dans les communes de plus de 2.000 habitants.
- « 1 fr. 75 dans les communes de moins de 2.000 habitants.

« Ces prix, très inférieurs aux tarifs normalement pratiqués, doivent s'entendre comme prix nets pour le concessionnaire, c'est-à-dire à l'exclusion des sommes de toute nature perçues par le concessionnaire pour le compte de l'autorité concédante et n'ayant pas le caractère d'impôt général.

« Ils doivent être également diminués des majorations de tarifs revenant au concessionnaire, mais destinées à compenser des charges qui normalement, pour des situations analogues, auraient dû incomber aux pouvoirs publics. Ceci vise particulièrement le cas des communes rurales électrifiées dans ces dernières années, lorsque le concessionnaire a supporté une part supérieure à 20 % des dépenses totales d'électrification.

« La réduction serait de :

- « 10 % sur la première tranche de 50 centimes en excédent des prix ci-dessus ;
- « 20 % sur la deuxième tranche de 50 centimes en excédent des prix ci-dessus ;
- « 30 % sur le surplus.

« *Force motrice basse tension.* — Mêmes règles que ci-dessus, les tarifs de départ indiqués au paragraphe précédent pour l'éclairage étant réduits à 25 centimes.

Formules II. — Abaissement des tarifs généraux. Tarifs réduits pour les diverses applications.

« La méthode précédente qui consiste à n'abaisser que les tarifs généraux conformément à ce qui vient d'être dit, pourrait être remplacée, si les concessionnaires intéressés le préféreraient, par une autre méthode, comportant principalement un ensemble de tarifs réduits pour les diverses applications, tarifs qu'utilisent déjà, plus ou moins, un certain nombre de concessionnaires, en même temps que les échelons énoncés aux formules I pour l'abaissement des tarifs généraux seraient uniformément relevés de 50 centimes.

« Il y a lieu alors de s'inspirer des directives suivantes, qui procureraient à l'ensemble des consommateurs des réductions de tarifs au moins égales à celles que leur assurerait l'adoption seule de la méthode d'abaissement des tarifs généraux. Dans divers cas, d'ailleurs, les formules suivantes pourraient être remplacées par d'autres (tarif réduit pour battage de récolte, par exemple), donnant à la clientèle des avantages différents, mais équivalents. Ce sont là des cas particuliers que les concessionnaires étudieront.

« L'ensemble des tarifs réduits préconisés comporterait :

- « A. — L'application de tarifs par tranches ;
- « B. — L'adoption de tarifs spéciaux pour la cuisine et pour le chauffage de l'eau ;
- « C. — Un renforcement éventuel des réseaux et installations en vue de l'extension des tarifs spéciaux ;
- « D. — Des rabais sur la force motrice basse tension.

A. — Tarifs par tranches pour les abonnés particuliers.

« Pour la masse des consommateurs urbains ou ruraux n'utilisant l'électricité dans leur domicile privé que pour des usages domestiques et pour l'éclairage, masse qui constitue largement la majorité des abonnés, il y aurait lieu de faire bénéficier de la tarification par tranches, avec un compteur ordinaire, sans spécification d'horaire, tout abonné qui en ferait la demande.

« La consommation annuelle devrait, en principe, être répartie en trois tranches. La première tranche serait normalement de 200 kilowatts-heure pour les abonnés ayant un compteur de moins de 1 kilowatt et de deux cent cinquante heures d'utilisation de la puissance du compteur pour les abonnés ayant un compteur de 1 kilowatt et au-dessus ; toutefois, si le concessionnaire le jugeait plus efficace, cette détermination des tranches pourrait être remplacée, dans certaines localités, par d'autres déterminations basées sur l'importance des locaux d'habitation, ou la puissance installée, etc.

En principe, la deuxième tranche serait telle que l'ensemble des deux premières tranches représente au maximum :

« 350 kilowatts-heure pour les abonnés ayant un compteur de moins de 1 kilowatt ;

« 450 heures d'utilisation de la puissance du compteur pour les abonnés ayant un compteur de 1 kilowatt et au-dessus.

« Toutefois, la deuxième tranche pourra être plus importante dans les cas particuliers où l'abonné utiliserait, en plus de l'éclairage, une consommation appréciable de force motrice ; l'importance de la deuxième tranche du tarif ci-dessus serait alors ajustée en conséquence. Il est bien entendu que l'application de cette formule devrait être au moins aussi avantageuse pour l'usager que l'application de deux contrats distincts, l'un pour l'éclairage, l'autre pour la force motrice.

« La troisième tranche comprendrait tout l'excédent de la consommation.

« Le tarif à pratiquer pour la première tranche serait le tarif d'éclairage le plus élevé figurant au cahier des charges; pour la deuxième tranche, on pratiquerait un rabais de 20 % sur le tarif de la première tranche; la troisième tranche bénéficierait d'un rabais de 40 % sur le tarif de la première tranche.

« Toutefois, ces rabais ne seraient applicables que si le prix net pour l'éclairage, tel qu'il a été défini précédemment, était au moins égal à :

- « 1 fr. 30 dans les communes de plus de 100.000 habitants;
- « 1 fr. 50 dans les communes de plus de 10.000 habitants;
- « 1 fr. 70 dans les autres.

« Au cas où le prix net de l'éclairage serait inférieur aux nombres ci-dessus, l'importance de la deuxième tranche et le prix net à lui appliquer seront tels que le consommateur soit au moins aussi avantage que si le prix net de l'éclairage était de 1 fr. 30, 1 fr. 50 ou 1 fr. 70 pour une consommation égale au total des deux premières tranches. Le point de départ de la troisième tranche et le prix à lui appliquer seront établis dans les mêmes conditions que si le prix net de l'éclairage était de 1 fr. 30, 1 fr. 50 ou 1 fr. 70.

« Variante de la formule A. — Il serait possible d'améliorer encore la formule A ci-dessus, pour les abonnés consentant à assurer au concessionnaire un minimum de recettes, soit par le jeu d'une formule binôme, soit par le jeu d'un minimum de consommation, par exemple; une grande latitude devrait être laissée au concessionnaire pour établir dans chaque cas la formule convenable. En tout cas, il serait nécessaire que l'abonné eût option entre la formule A qui vient d'être indiquée ci-dessus et la formule suivante, comportant un engagement de sa part.

« Dans le cas où l'abonné consentirait à garantir une recette minimum égale à celle qui correspondrait à la consommation prévue pour les deux premières tranches, la formule A ci-dessus devrait être améliorée de manière à porter à 50 % au lieu de 40 % le rabais sur la troisième tranche.

B. — Tarifs pour la cuisine et le chauffage de l'eau.

« Pour les abonnés domestiques et agricoles faisant largement usage de l'électricité, soit pour la cuisine, soit pour le chauffage de l'eau pour les usages domestiques ou la préparation des aliments destinés aux animaux, il serait pratiqué des tarifs spéciaux, comportant dans les circonstances économiques actuelles, étant entendu qu'il s'agit de prix nets comme il a été expliqué précédemment :

« Pour la cuisine (sauf dans le cas où, par suite de consommations saisonnières ou d'autres circonstances particulières la cuisine aurait une répercussion sensible sur la pointe journalière) : un maximum de 65 centimes dans un semestre englobant la pointe annuelle et 55 centimes dans l'autre semestre.

« Ce tarif pourrait être, s'il y a lieu, incorporé dans un tarif par tranches, pour réduire le nombre de compteurs :

« Pour le chauffage de l'eau par accumulation exclusivement de nuit et d'heures creuses, c'est-à-dire par une application qui, par sa nature même, n'affecte pas les pointes maxima d'hiver ou les pointes saisonnières : un maximum de 40 centimes et, pour les appareils n'excédant pas un kilowatt, de 35 centimes.

« Variante pour la formule B. — La formule B pourrait être améliorée dans le cas où l'abonné accepterait d'assurer au concessionnaire un minimum de recettes, par le jeu d'une formule binôme ou d'un minimum de consommation par

exemple; une solution analogue a été indiquée pour la formule A.

« Dans le cas où le concessionnaire serait assuré d'une recette correspondant à la consommation annuelle de 1.000 kilowatts-heure pour la cuisine et de 1.000 kilowatts-heure pour le chauffage de l'eau, les tarifs indiqués ci-dessus seraient abaissés de 5 centimes.

C. — Renforcement des réseaux.

« Le concessionnaire ne serait tenu d'appliquer les tarifs B ci-dessus que dans les parties de sa concession où les disponibilités des réseaux le permettraient.

« Toutefois, là où la consistance actuelle des installations ne permettrait pas de distribuer les puissances que rendrait nécessaires le développement de la consommation de l'électricité, les concessionnaires prendraient à leur charge les renforcements et transformations des réseaux et installations, haute et basse tension, dans la limite d'une dépense maximum de 100 fr. par abonné existant actuellement dans chaque concession, sans cependant être tenue d'immobiliser plus de 1.000 fr. pour l'alimentation d'un même abonné; le concessionnaire pourrait échelonner cette dépense sur dix ans.

« Ces engagements supposeraient que la durée de la concession restant à courir ne serait pas inférieure à quinze ans au minimum ou que cette concession serait prolongée ou renouvelée pour une durée au moins équivalente, et que les dépenses d'établissement des installations faisant partie de la concession ne dépasseraient pas 500 fr. par habitant desservi.

D. — Force motrice basse tension.

« Les concessionnaires accorderaient, dans une formule de leur choix (ristourne, tarif dégressif, etc.), un rabais de 20 % par rapport aux tarifs maxima des cahiers des charges sur la tranche de consommation en excédent de 800 heures d'utilisation annuelle de la puissance du compteur.

« Si l'abonné acceptait de garantir une certaine recette au concessionnaire, soit par le jeu d'une formule binôme, soit par le jeu d'un minimum de consommation, par exemple, ce minimum correspondant à une utilisation de 600 heures, le tarif devrait être tel que le rabais de 20 % soit appliqué pour l'excédent à partir de 600 heures.

« Toutefois, les formules ci-dessus ne seraient applicables que si le prix pour la force motrice (prix net, tel qu'il a été défini précédemment), était au moins égal à :

- « 1 franc dans les communes de plus de 100.000 habitants;
- « 1 fr. 20 dans les communes de plus de 10.000 habitants;
- « 1 fr. 40 dans les autres.

« Au cas où le prix net de la force motrice basse tension serait inférieur aux nombres ci-dessus, le prix net de la consommation en excédent de la première tranche serait au maximum de 0 fr. 80, 0 fr. 96, 1 fr. 12, suivant la population de la commune desservie.

Dispositions générales applicables à l'ensemble de toutes les formules ci-dessus.

« Les diverses formules recommandées ne doivent pas être considérées comme intangibles. Certains concessionnaires ont déjà mis ou mettront en application des formules donnant, pour les consommateurs, des résultats équivalents à ceux des formules ci-dessus, par exemple en employant des compteurs change-tarif. Il y a lieu de laisser, à cet égard, la

plus grande liberté aux pouvoirs concédants et aux concessionnaires pour utiliser les formules qui conviennent le mieux aux conditions locales et aux caractéristiques de l'exploitation; le résultat cherché sera atteint dès lors que les consommateurs bénéficient déjà ou bénéficieront, par l'amélioration des formules existantes, d'un ensemble équivalent de réductions sur le tarif maximum.

« Il doit être bien entendu que les réductions de tarifs recommandées à nos adhérents ne doivent pas se cumuler avec celles qu'ils auraient déjà éventuellement accordées. Dans certains cas, des formules comportant des tarifs réduits ont été inscrites dans les cahiers des charges; elles seront conservées si elles sont plus avantageuses pour les consommateurs que celles qui résultent de la présente lettre; dans le cas contraire, les tarifs d'application devront être mis en harmonie avec les dispositions de cette lettre.

« Les formules indiquées ne s'appliquent pas aux fournitures en haute tension, qui font l'objet d'ententes particulières, dans chaque cas, entre le client et le distributeur d'électricité. Les formules A ne s'appliquent pas, non plus, aux consommations commerciales ou industrielles : la consommation d'électricité pour éclairage commercial ou industriel a un caractère de consommation de pointe qui fait le plus souvent obstacle à l'octroi de tarifs particulièrement réduits. Toutefois, les concessionnaires ne manqueront pas de rechercher les améliorations de tarifs possibles pour les usages commerciaux, par exemple, pour l'éclairage de vitrine ou de réclames lumineuses en dehors des heures de pointe.

« Il doit être bien entendu également que les réductions aux services publics prévus par l'article 12 des cahiers des charges-types ne peuvent s'appliquer aux tarifs réduits ou spéciaux recommandés par la présente lettre, même s'ils étaient inscrits au cahier des charges. Par contre, ces mêmes services publics auront droit à ces tarifs dans les mêmes conditions que les particuliers.

« Il importe que les formules ci-dessus soient mises en vigueur aussitôt que possible; nous recommanderons à nos adhérents de les appliquer pour les consommations effectuées à partir du premier relevé des compteurs qui suivra le 1^{er} juillet 1934. Toutefois, certains concessionnaires auront besoin de quelque délai pour procéder aux études préalables indispensables; mais la mise en service des nouvelles tarifications en question devra être faite aussi rapidement que possible et comporter un effet rétroactif en faveur des abonnés, à partir du 1^{er} juillet 1934, comme ci-dessus. Il convient, d'autre part, de signaler que, dans certains cas, une entente devra intervenir entre l'autorité concédante et le concessionnaire préalablement à la mise en vigueur des tarifs réduits; la date d'application sera fixée par cette entente.

« Certaines de ces dispositions nouvelles pourront être incorporées dans les cahiers des charges à l'occasion des révisions nécessitées par la révision de l'index ou de tractations en cours entre les autorités concédantes et les concessionnaires. Quoiqu'il en soit, il est indispensable que des instructions précises soient arrêtées pour que l'emploi de ces tarifs réduits et, en particulier, de ceux prévus pour la cuisine et le chauffage de l'eau, ne puisse être revendiqué pour d'autres usages ou au delà des limites prévues au paragraphe « C » ci-dessus, par une application injustifiée des deux derniers alinéas de l'article 11 du cahier des charges (abaissement des tarifs en basse tension).

« D'autre part, il n'est pas possible de prendre des engage-

ments de cette nature pour une durée indéterminée; nous pensons que les engagements en question doivent être pris jusqu'à la prochaine révision des tarifs (après la révision imminente ayant pour objet de mettre les cahiers des charges en harmonie avec les nouvelles règles des index) et pour une durée maximum de cinq ans.

« Nos sociétés acceptent, comme nous venons de vous le dire, d'accentuer leur politique d'abaissement de tarifs pendant la durée qui vient d'être indiquée, mais il peut arriver, dans certains cas qui resteront vraisemblablement isolés, que l'expérience montre l'impossibilité de maintenir certaines des réductions consenties maintenant. Il faudrait alors envisager certains aménagements des présentes formules. Pour pouvoir le faire sans formalités trop compliquées, il est nécessaire que les cahiers des charges contiennent, pour les différents tarifs commerciaux, non pas les tarifs d'application eux-mêmes, mais des tarifs maxima qui leur seront supérieurs. Mais nous tenons à répéter que ceci ne modifie en rien les engagements pris dans la présente lettre.

« L'adoption des dispositions précitées doit être considérée comme donnant, en particulier, satisfaction aux désirs qui ont été exprimés à l'unanimité par la commission des distributions d'énergie électrique, lors de la récente réforme de l'index, en vue de l'abaissement des tarifs. Il doit donc être entendu que la révision, à laquelle j'ai recommandé à nos adhérents de se prêter en exécution de ma lettre du 7 mars 1934, n'entraînera pas pour eux de nouveaux sacrifices ou des charges supplémentaires et notamment que le prix total du kilowatt-heure figurant au cahier des charges de concession ne subira aucune diminution du fait de la substitution du nouvel index à l'ancien.

« Une telle politique de déflation est évidemment incompatible avec une aggravation de la fiscalité. Il n'est donc possible aux concessionnaires d'accepter les réductions de prix indiquées qu'à la condition d'exprime qu'aucune charge nouvelle ne vienne grever l'industrie de la production, du transport et de la distribution de l'énergie électrique, ce qui implique, en particulier, le maintien du régime actuel de la taxe sur le chiffre d'affaires en ce qui concerne l'électricité et l'abandon des autres projets de taxe spéciale qui avaient été envisagés à certaines époques.

« Il va sans dire que si de nouvelles charges venaient à être ultérieurement établies, la présente lettre devrait être considérée comme nulle et non avenue et, par suite, tous les engagements pris par les concessionnaires, en application de cette lettre, deviendraient caducs.

« Il importe enfin que, parallèlement aux efforts de concessionnaires, les pouvoirs publics, et tout particulièrement les municipalités et les syndicats de communes, réduisent, pour les consommations bénéficiant de tarifs réduits, les taxes de toute nature qu'ils perçoivent sur l'électricité; il serait même souhaitable que ces taxes fussent complètement supprimées, tout particulièrement pour les tarifs de cuisine et de chauffage de l'eau par accumulation de nuit.

« Telles sont les recommandations que j'ai l'intention d'adresser à nos adhérents et qui seront de nature, je le pense, à donner satisfaction au Gouvernement en ce qui concerne la réduction des tarifs de l'électricité.

« Je vous prie, monsieur le Ministre, d'agréer les assurances de ma considération très distinguée.

« *Le président,*
« Signé : GIBOUSSE. »

Liste des sociétés ayant donné leur adhésion aux mesures pour l'abaissement des prix de l'énergie électrique exposées par la lettre du 18 juin 1934 de M. le président du Syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique à M. le ministre des Travaux publics.

Compagnie continentale du gaz.
Compagnie d'électricité à Montpellier.
Compagnie d'électricité de l'Ouest Parisien (Ouest-Lumière).
Compagnie d'électricité de Moulins.
Compagnie électrique de la Loire et du Centre.
Compagnie électrique du Nord.
Compagnie hydroélectrique d'Auvergne.
Compagnie parisienne de distribution d'électricité.
Compagnies réunies de gaz et d'électricité.
Desson et C^{ie} (établissements).
Electricité de Strasbourg.
Electricité et gaz du Nord.
Electricité du Nord-Est parisien.
Energie électrique de la Sioule.
Energie électrique de l'Emblavez.
Energie électrique des Charentes.
Energie électrique du littoral méditerranéen.
Energie électrique du Nord de la France.
Energie électrique du Sud-Ouest.
Est-Lumière.
Gaz et eaux.
Lebon et C^{ie}.
Secteur électrique de la vallée de l'Oise.
Secteur électrique de la ville d'Asnières.
Société aixoise d'électricité.
Société avignonnaise d'électricité.
Société de distribution et d'électricité de l'Ouest.
Société d'éclairage et de force motrice de Brive.
Société de gaz et d'électricité du Sud-Est.
Société d'électricité du littoral normand.
Société d'électricité de Saint-Germain-en-Laye.
Société de production et de distribution d'énergie.
Société générale d'énergie électrique.
Société havraise d'énergie électrique.
Société nîmoise d'électricité.
Société normande d'électricité.
Société roubaisienne d'éclairage par le gaz et l'électricité.
Société lyonnaise d'applications électriques.
Société des usines F. Chaux.
Sud électrique.
Sud-Lumière.
Union électrique.
Union électrique du Centre.
Urbaine électrique (l').
Nord-Lumière (Le Triphasé).
Société des forces motrices de la Vienne.
Société lyonnaise des eaux et de l'éclairage.
Energie industrielle.
Energie électrique de la Basse-Loire.
Société des forces motrices de la Loue.
Société des forces motrices du Refrain.
Société hydroélectrique des Basses-Pyrénées.
Compagnie du gaz de Lyon.
Société lyonnaise des forces motrices du Rhône.
Compagnie haut-marnaise d'électricité.
Société des forces motrices de l'Aigoual.
Société hydroélectrique La Valentinoise.

Société hydroélectrique du Bas-Salat.
Société Nord-Pyrénées.
Société d'électricité de la région de Valenciennes-Anzin.

Consulté par la commission des finances sur les résultats obtenus depuis le mois de juin, M. le ministre des travaux publics a répondu par la note ci-jointe.

Note sur les récents abaissements de tarif dans la distribution de l'énergie électrique.

« Par une lettre adressée le 18 juin 1934 à M. le ministre des travaux publics, le syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique a fait connaître les abaissements de tarif qu'il recommandait à ses adhérents en vue de répondre aux directives du Gouvernement et de faire baisser le prix de la vie. Les distributeurs considérant que les tarifs sont souvent très différents les uns des autres, que si certains sont très élevés, que d'autres sont très bas, n'ont pas trouvé possible de baisser tous les prix d'une même quantité ou dans une même proportion. D'autre part, il leur a semblé qu'il y avait surtout intérêt à créer des tarifs spéciaux pour des usages nouveaux qu'il n'était pas possible de pratiquer aux prix actuels. Leur syndicat leur a donc demandé de choisir entre deux systèmes différents de tarifs :

« 1^o Abaissement des prix d'éclairage et de la force motrice basse tension, obtenu en réduisant dans une proportion donnée la tranche du prix qui dépasse un certain niveau, déterminé d'après l'importance de la localité;

« 2^o Lorsque l'état du réseau permet, sans dépenses excessives, une augmentation considérable de la quantité d'énergie distribuée, abaissement plus modeste des prix d'éclairage et force motrice, établissement de tarifs dégressifs pour ces usages, et de prix spéciaux pour la cuisine pour le chauffage de l'eau par accumulation.

« D'autre part, une circulaire ministérielle du 15 juin 1934 a arrêté un certain nombre de prix limites, au delà desquels les tarifs maxima ne pourront être qu'exceptionnellement fixés. Il s'agit là de prix à insérer dans les nouvelles concessions ou dans les avenants modificatifs des anciennes, donc de mesures qui ne pourront avoir leur effet que peu à peu, tandis que les recommandations syndicales ne portent que sur les prix d'application et sont en vigueur depuis le 1^{er} juillet. On verra cependant que dès maintenant certains avenants passés, conformément aux nouvelles règles ont réalisé des baisses de prix très substantielles.

« Bien que l'adoption de ces différentes mesures soit trop récente pour que l'on ait pu partout arrêter définitivement toutes les mesures d'application, il est en effet possible de présenter déjà un compte-rendu, forcément sommaire et partiel, de ce qui a été fait.

« Les concessionnaires qui ont adopté les tarifs syndicaux intéressent à peu près les deux tiers des communes possédant une distribution. Si l'on tient compte de ceux qui accordaient déjà des tarifs plus avantageux, on voit que ces tarifs bénéficient maintenant à 85 % des communes possédant une distribution, et à 90 % de la population totale de ces communes (chiffres approximatifs).

« D'autre part, plus des trois quarts des concessionnaires ayant donné cette acceptation ont choisi le système 2, c'est-à-dire celui qui comporte l'institution de tarifs spéciaux et de tarifs dégressifs, avec un faible écartement des tarifs généraux.

« On doit ajouter que, parmi ceux qui n'ont pas adhéré au système 2 et ont préféré le système 1, de même, parmi

ceux qui ont refusé de prendre les engagements recommandés par leur syndicat, un grand nombre ont néanmoins adopté, ou avaient déjà mis en vigueur des tarifs spéciaux et des tarifs dégressifs, qui se trouvent généralement, d'ailleurs, moins avantageux pour le public que ceux du syndicat, mais qui sont cependant susceptibles d'intéresser les consommateurs.

« Parmi ceux qui ont choisi le système 2, le cinquième (1) environ a adopté dans les tarifs dégressifs un barème plus avantageux pour le public que le barème syndical, et le quart a mis en application des tarifs plus avantageux pour la cuisine (de 60 à 35 centimes et même parfois en dessous de 30) et pour le chauffage (de 40 à 17 centimes et même parfois jusqu'à 10).

« Enfin, à côté des tarifs pour les usages explicitement recommandés par le syndicat, d'assez nombreux secteurs ont étudié d'autres tarifs spéciaux réduits, surtout pour les usages agricoles généraux (Hautes-Alpes, Côtes-du-Nord, Gers, Loiret, Sarthe, Tarn, Tarn-et-Garonne), ou pour certains d'entre eux : les battages dans l'Aisne, l'Eure, le Loiret, la Mayenne, els pompages dans le Loiret, la Mayenne, le Haut-Rhin, ou pour les installations frigorifiques de petite ou de grande importance (Aisne, Côte-d'Or, Mayenne, Orne, Haut-Rhin). Ces tarifs spéciaux sont tout à fait intéressants pour la diminution des prix des denrées agricoles et leur conservation; ils seront à généraliser le plus possible.

« L'importance des écretements des tarifs d'éclairage et de force motrice basse tension est dans ces conditions relativement faible. On ne peut en donner que des exemples sans calculer de moyenne, car sur les 60 départements pour lesquels les renseignements sont déjà parvenus, une bonne moitié n'ont pas chiffré explicitement les diminutions résultant des nouveaux tarifs.

« Pour l'éclairage, ces abaissements atteignent :

« 55 centimes dans 86 communes du Lot desservies par l'union électrique rurale (2);

« 20 centimes dans les communes des Basses-Alpes desservies par l'énergie du littoral, qui payaient 1 fr. 35, alors que d'autres payaient 1 fr. 15;

« 7 à 20 centimes dans les Côtes-du-Nord (secteur Lebon);

« 15 centimes à Carcassonne, à Narbonne et dans les Côtes-du-Nord (énergie industrielle);

« 13 centimes à Rochefort-sur-Mer;

« 9 centimes 5 à Marseille;

« 9 à 7 centimes dans quelques communes de l'Yonne;

« 8 centimes à Bastia;

« 5 centimes dans les Ardennes (Est électrique et Ardennes électriques);

« 4 centimes 5 à Saumur et dans diverses communes de Charente-Inférieure et de l'Eure;

« Et en général moins de 4 centimes 5.

« Pour la force motrice basse tension, ils atteignent :

« 84 centimes dans 86 communes du Lot desservies par l'union électrique rurale (2);

« 10 centimes dans les communes des Basses-Alpes desservies par l'énergie du littoral;

(1) Il est intéressant de signaler que ceux-ci se trouvent en grande majorité dans les départements chers, où, par conséquent, les 2^e et 3^e tranches seront à des prix tout à fait comparables à ceux des départements bon marché.

(2) A l'occasion d'un avenant consacrant à la fois l'application des mesures syndicales et un remaniement d'ensemble des tarifs maxima du cahier des charges.

« 9 à 7 centimes dans quelques communes de l'Yonne;

« 8 centimes à Bastia;

« 2,5 à 8 centimes dans la Mayenne;

« 0,5 à 6 centimes dans les Alpes-Maritimes;

« 5 centimes à Marseille et dans les communes du Calvados où subsiste une prime fixe;

« Et en général moins de 5 centimes. Toutefois, un certain nombre de concessionnaires ont supprimé la prime fixe, si impopulaire dans les campagnes (Pyréenne) où l'on réduite (Ardennes, Eure, Tarn), de sorte que les abaissements sont souvent beaucoup plus forts que ne l'indiquent ces quelques exemples.

« Au surplus, les chiffres qui précèdent ne se rapportent qu'à la première tranche de consommation et les diminutions sont naturellement beaucoup plus fortes pour les deuxième et troisième tranches.

« Que doit-on penser de cette situation?

« Sans doute, la plupart des abonnés auraient eu une satisfaction immédiate si on avait accordé des abaissements de tarifs importants aux usages classiques actuels, l'éclairage et la force motrice. Il ne manque pas de personnes qui considèrent comme dérisoire d'avoir fait un effort aussi grand pour développer les cuisinières et les chauffe-eau électriques, et qui pensent qu'ainsi on a favorisé des usages de luxe.

« Or, l'expérience unanime des secteurs qui ont déjà en service des appareils de ce genre indique qu'ils sont surtout recherchés par les ménages modestes, qui n'ont pas de domestique à leur service, et qui apprécient en eux leur commodité autant que leur économie. Depuis le début de l'année dernière, malgré la crise, peut-être même à cause de la crise, le nombre des cuisinières électriques s'accroît en France de plusieurs milliers par mois, et il est à prévoir que, à la suite de l'établissement des nouveaux tarifs spéciaux, ce mouvement s'accélénera dans les années à venir. On ne doit donc pas considérer l'emploi de ces appareils comme réservé aux personnes fortunées, il est au contraire intéressant pour la généralité des ouvriers, des employés, des paysans et des petits commerçants.

« D'autre part, en abaissant d'une manière notable les prix de l'éclairage et de la force motrice, on aurait risqué de mettre l'industrie électrique en mauvaise posture. Sans doute, on peut compter que de tels abaissements développent la consommation et que l'accroissement correspondant des ventes vient compenser la perte initiale, mais il faut du temps pour cela, des années sans doute, pendant lesquelles on risquerait le déficit.

« Il est bien certain que les distributeurs ont une industrie qui a moins souffert de la crise que bien d'autres. Mais il ne faut pas croire que sa prospérité soit à l'abri de tout aléa. Les 720 à 750 millions de bénéfice réalisés par l'ensemble des distributeurs ne font que 4,6 % du capital effectivement versé par leurs actionnaires (primes d'émission comprises); ils correspondent, d'autre part, à 6 centimes environ par kilowatt-heure vendu. Près de la moitié de la recette est fournie par la basse tension. Quant aux recettes faites en haute tension, la crise tend à les diminuer, et depuis quelques mois la quantité d'énergie vendue à l'industrie a baissé très sensiblement, les prix de vente ont d'ailleurs baissé aussi. La prudence commande donc de faire des abaissements modérés, et de ne pas risquer de provoquer un désastre en voulant aller trop vite.

« D'autre part, il faut considérer les abaissements que l'on veut de réaliser comme un essai, ou mieux comme une première étape. S'ils ont, comme on peut le penser, une

heureuse action sur la consommation, il sera indiqué de continuer, toujours avec la même prudence, et il est même probable que les distributeurs seront amenés à continuer une politique reconnue fructueuse beaucoup plus facilement qu'ils ne l'ont été à risquer un premier pas dans l'inconnu.

« Au contraire, il n'y a rien à perdre quand on essaie de développer, par des prix spécialement calculés, de nouveaux usages d'un grand intérêt social, pour lesquels les anciens prix empêchaient toute consommation. Là encore, l'expérience prononcera, elle montrera si l'on peut abaisser encore ces prix, on a vu que de nombreux distributeurs l'ont déjà pensé, et si les bénéfices qu'ils procurent permettent même d'abaisser aussi les prix de l'éclairage et de la force motrice.

« En résumé, il s'agit, dans les mesures qui ont été prises cette année, d'un premier essai qu'on a voulu prudent, mais qui n'est pas définitif. Il est à suivre et à continuer, et c'est du moins la politique que l'administration a la ferme intention de réaliser.

« Dès maintenant, d'ailleurs, certaines difficultés se sont révélées. Deux sont à mentionner ici, qui sont à résoudre avant que l'on puisse aller plus loin.

« L'une est la nécessité pour le distributeur en basse tension qui ne produit pas lui-même son énergie, d'obtenir un aménagement des prix de vente en haute tension plus élevés, dans certains cas, que les nouveaux prix de cuisine et de chauffage en basse tension. Cela oblige à remonter au fournisseur et au producteur et à concilier des intérêts différents. On doit reconnaître que dans nombre de cas, ces difficultés ont été déjà réglées, mais il en reste et la tâche immédiate de l'administration est de s'atteler à cette besogne.

« L'autre vient des surtaxes, qui sont perçues, dans la plupart des réseaux ruraux, au profit des collectivités publiques qui ont contribué financièrement à la construction des lignes, et dont le montant a été déterminé à une époque où l'on n'envisageait que l'éclairage et la force motrice. Leur taux devient prohibitif pour des usages spéciaux dont le prix ne peut dépasser 40 à 60 centimes. Dès maintenant, nombre de distributeurs se sont déclarés prêts à adopter les nouveaux tarifs si les surtaxes correspondantes sont suffisamment diminuées.

« Dans bien des cas les autorités concédantes y ont consenti, elles refusent ou hésitent dans d'autres. Or les nouveaux usages dont il s'agit ne peuvent être pratiqués sans des tarifs suffisamment bas, et s'ils se développent ils ne nuiront pas aux autres. Si donc on diminue les surtaxes en leur faveur, cela ne peut, en aucune façon, diminuer les recettes qu'attendent légitimement les collectivités intéressées. Là encore, l'administration devra s'employer pour apporter les explications nécessaires et faciliter l'adoption de mesures indispensables. »

D'autre part, M. le ministre des travaux publics a fait part à la commission des finances de la réforme de l'index par la note suivante :

« L'ancien index était l'objet de critiques sans nombre. On lui reprochait surtout de faire l'électricité chère et l'on se tournait vers M. le ministre des travaux publics pour lui demander, par une baisse brutale de l'index, de faire baisser le prix du courant.

« C'était se méprendre complètement sur le rôle de l'index que de lui demander de réaliser cette baisse massive des prix escomptée du public.

« L'index est un baromètre qui donne un reflet des variations des conditions économiques de la production de l'électricité. Le ministre constate ce qui est et il ne lui est pas loisible sans faire perdre tout crédit à l'index, de le manipuler à la demande des usagers. Mais disait-on encore, la baisse réclamée n'est que la correction d'une erreur.

« L'index a été faussé et le prix de revient de l'électricité n'a pas suivi la courbe de l'index qui a monté exagérément, puis n'a pas baissé suffisamment.

« Ce reproche montre encore chez ceux qui le font, une méconnaissance complète du rôle de l'index.

« L'index est un nombre que le ministre fixe non pas pour une usine mais pour toute une région. On a cherché à modeler ses variations sur celles de la situation économique, on n'a jamais espéré lui garantir une variation suivant, sur une longue période, le prix de revient de l'électricité d'un secteur. C'est pourquoi les textes qui ont fixé les modalités d'utilisation de l'index ont imposé :

« D'une part, son adaptation aux conditions spéciales d'une concession au moyen d'un coefficient numérique, par lequel il se trouve multiplié pour entrer dans la composition du prix sous la forme d'un terme correctif.

« D'autre part, la révision des termes correctifs eux-mêmes, dans les cas suivants :

« 1° Si l'index économique électrique s'écarte de plus de p. 100 de la valeur de cet index au moment de la dernière fixation des tarifs ;

« 2° S'il est procédé à la révision des tarifs maxima de base,

« 3° S'il est écoulé plus de années depuis la dernière fixation des tarifs. »

« Si donc les prix du courant n'ont pas baissé suffisamment, la faute n'en remonte pas nécessairement à l'index. Elle pourrait, à bon droit, être imputée aux autorités concédantes, n'ayant pas procédé, en temps opportun, aux révisions prévues à l'article II.

« La transformation de l'index s'imposait cependant, non pas parce que ses variations ne donnaient plus satisfaction, mais parce que les conditions de détermination, compliquées à l'excès, demeuraient obscures pour le public et prêtaient à contestation.

« Le nouvel index annoncé par M. le ministre à la tribune du Sénat, le 8 mars 1934, recueillait, le jour même, l'adhésion de M. le sénateur Mollard lui-même, qui précisait, ainsi qu'il suit, ses avantages pour le public :

« 1° Création d'une commission, composée rationnellement, pour pouvoir discuter la fixation de l'élément « charbon » ;

« 2° Adoption, pour cet élément, de prix entièrement extérieurs à ceux payés par les producteurs ;

« 3° Obligation de communiquer, aux membres de cette commission, les chiffres du salaire moyen des professions masculines en France, afin que les observations jugées nécessaires puissent être présentées si le salaire horaire moyen de l'industrie électrique continuait à s'écarter anormalement de l'index des professions masculines en France, ou si les bases de fixation de ce dernier venaient à être modifiées ;

« 4° Adoption d'un index national pour la basse tension et semi-national pour la haute tension dans les régions dites

« mixtes », ce qui aura pour effet de rendre à l'index son véritable rôle économique et de supprimer les pointes fâcheuses inhérentes aux incidents locaux du marché des charbons ;

« 5° Adoption d'un index qui, dans la presque totalité des cas, sera inférieur à l'index actuel, ce qui met les autorités concédantes en meilleure posture pour discuter, au moment de la révision, des termes correctifs.

« Rendu réglementaire par décret du 15 septembre 1934, publié peu après, le nouvel index entre en ce moment en application.

« Il devra logiquement comporter la modification des termes correctifs. Mais ces modifications nécessitant la passation de nombreux avenants entre les concessionnaires et les autorités concédantes, il n'était pas possible au ministre des travaux publics d'imposer ces avenants.

« Il a dû se borner à en recommander la passation, d'une part, aux préfets, d'autre part, aux concessionnaires.

« Afin de faciliter, à ce point de vue, la tâche des autorités concédantes, le ministre a obtenu du syndicat des distributeurs que ce dernier adresse à ses adhérents une circulaire particulièrement pressante en leur recommandant de se prêter à l'établissement de ces avenants. »

M. le ministre n'a pu méconnaître le fait que, bien que le public, par l'intermédiaire des associations de consommateurs, ait été tenu au courant très exactement des résultats obtenus par l'accord amiable du mois de juin 1934, une certaine déception s'est manifestée chez lui depuis la mise en application des dispositions nouvelles.

Il y a donc lieu de poursuivre une réforme profonde des tarifs et des méthodes, se rapprochant davantage des vues exprimées par le conseil national économique. C'est la tâche qui incombe à la commission extraparlamentaire de l'électricité.

Il y va de l'intérêt des consommateurs et de l'intérêt des producteurs eux-mêmes, mais plus encore des intérêts supérieurs de l'économie et de la sécurité nationales.

Le conseil national économique n'a pas manqué de signaler la croissance rapide de la concurrence, notamment par les Diesel et le gaz butane; or, qu'est-ce que cette concurrence, sinon l'accroissement des servitudes d'importation de matières premières que nous ne possédons pas; s'étendant aux besoins ruraux, à la consommation domestique, à l'industrie, à la traction, à tous les transports, cet accroissement devient tel qu'il aggrave chaque jour davantage notre chômage minier, le déficit de notre balance commerciale et fait peser une menace redoutable sur notre sécurité.

Il ne faut donc pas ralentir ni bloquer la production de l'énergie électrique; il faut accélérer, multiplier sa consommation.

Peut-on s'en tenir pour cela à la lenteur des échanges de vues entre concédants et concessionnaires?

L'intérêt supérieur du pays ne commande-t-il pas une action plus rapide et plus efficace de la puissance publique?

Qu'on ne se hâte pas de jeter les hauts cris pour repousser le spectre de l'intervention!

Il n'est pas de branche de l'économie nationale où l'intervention de l'Etat ait imposé aux contribuables une proportion plus grande de sacrifices par rapport aux investissements de l'industrie privée.

On en jugera par les tableaux suivants empruntés au rapport du conseil national économique 1933, qui les avait extraits de la notice publiée par le ministre de l'agriculture, sous la direction de M. Préau.

A. — Ressources constituées à fonds perdus.

DESIGNATION	EN		OBSERVATIONS
	MILLIONS DE FRANCS	P. 100	
Subventions de l'Etat.	2.167	40,70	
Indemnités de dommages de guerre en emploi.	34	0,60	
Subventions des départements.	387	7,30	
Subventions des communes.	247	4,70	
Subventions des particuliers.	40	0,80	
Participation des concessionnaires.	500	9,40	
Total partiel.	3.375	63,50	

B. — Ressources acquises par voie d'emprunts.

DESIGNATION	EN		OBSERVATIONS
	MILLIONS DE FRANCS	P. 100	
Prêts à taux réduit du crédit agricole.	515	9,60	
Emprunts émis localement auprès des habitants intéressés.	824	15,40	
Emprunts divers.	605	11,50	
Total partiel.	1.944	36,50	

Ainsi la charge assumée par l'Etat et les collectivités publiques, dépasse 80 % des travaux d'électrification rurale.

Il faut ajouter à ces chiffres, le montant des subventions accordées en capital pour l'équipement des forces hydrauliques qui dépasse le chiffre de 300 millions de francs et les annuités de bonification d'intérêt qui depuis 1931 remplacent les subventions en capital pour l'équipement des forces hydrauliques et pour la construction des réseaux de transport d'énergie à haute tension.

Cette bonification impose au budget de 1935 une charge de 16.550.000 francs qui se répétera pendant plus de trente années et ira toujours croissant.

Il faut considérer en outre, que le réseau de transport d'énergie à haute tension a dans le Nord, sa principale artère constituée par l'apport que lui fit l'Etat au lendemain de la guerre de la ligne allant des Vosges au Pas-de-Calais; que dans le Centre et le Midi le réseau est formé des lignes construites par les compagnies du Midi et d'Orléans et alimenté par leurs usines hydrauliques. Pour les unes comme pour les autres le service « Intérêt et amortissement » retombe par le jeu de la garantie fournie par les conventions de 1921, sur le budget national.

Enfin, si l'on veut bien tenir compte de l'effort demandé

pour le renforcement de la capacité des réseaux ruraux, indispensable pour accroître la consommation et qui exigera encore une dépense de plusieurs milliards, on devra convenir que la participation effective des finances publiques dans les frais d'établissement des usines hydrauliques, des réseaux à haute tension et des réseaux de distribution rurale, donne à l'Etat des droits réels sur la gestion de ce service public, indépendamment des services que lui impose son rôle de contrôleur dans l'intérêt national, que le conseil national économique précise ainsi :

Bien que la plupart des concessions ne relèvent pas de l'Etat, celui-ci a le rôle le plus important à jouer ; en coordonnant harmonieusement le développement de la production, en arbitrant les intérêts parfois divergents au seul profit de l'utilité générale.

Outillage national.

Ayant eu, au cours de la guerre, l'occasion de constater l'insuffisance de nos services portuaires, ayant vu que notre réseau navigable n'avait pu, en raison de son mauvais état, apporter à nos transports le concours qui eût été nécessaire, constatant l'état lamentable dans lequel cinq ans d'abandon avait mis notre réseau routier, jugeant indispensable l'appui de l'Etat à une vigoureuse impulsion pour la production et la distribution de l'énergie électrique, j'avais, dès 1919, dressé dans mon rapport des travaux publics, un tableau des travaux nécessaires à la restauration et à l'adaptation aux besoins modernes de notre outillage national, d'après la documentation préparée sur ma demande par les services du ministère des travaux publics.

Le total des évaluations s'élevait à 20 milliards.

Mais la restauration des régions dévastées par la guerre ayant absorbé toutes les ressources et tout le crédit du pays, l'exécution de ce programme était à peine entamée, lorsque j'ai repris, en 1927, la charge d'élaborer le rapport du budget des travaux publics.

Dès ce moment, je n'ai cessé de rappeler les besoins impérieux de nos services publics de préconiser l'action de crédits exceptionnels et les moyens de les couvrir :

En 1927, par les prestations en nature ;

En 1928, par la mobilisation des obligations du plan Young ;

En 1929, par la création d'une caisse nationale des grands travaux, alimentée par l'emprunt, dont les annuités seraient couvertes par les crédits de construction inscrits au budget.

Pour éviter toute intrusion fâcheuse de la finance privée et spéculative, je proposais que cette caisse soit gérée par la caisse des dépôts et consignations, comme la caisse d'amortissement, créée en 1926.

Aucun gouvernement n'a jamais établi et tenté de réaliser le plan d'ensemble.

L'idée du plan d'outillage national n'a jamais été évoquée par eux que comme un habile moyen de couvrir discrètement des présentations de crédits supplémentaires rendus nécessaires par les insuffisances du budget annuel.

Le plan reste à établir.

Les moyens de le financer restent à déterminer ; mais nous avons perdu, irrémédiablement perdu, l'occasion de le réaliser sans trop de charges pour les contribuables par le concours des prestations en nature ou par la mobilisation des obligations du plan Young.

Est-ce à dire que rien n'a été fait ? Ce serait injuste et inexact.

Alors qu'il fallait affecter plus de 15 milliards aux services des travaux publics, les plans parcellaires proposés ou votés au titre d'outillage national n'ont pas atteint le dixième de cette somme.

Celui de M. Tardieu prévoyait 1.700 millions pour les travaux publics.

Ceux de mars 1931 et décembre 1931 leur accordaient les crédits suivants :

I. — Loi du 19 mars 1931 :

Routes nationales. — Travaux de réfection..	100.000.000
Amélioration et extension des grands établissements maritimes	70.000.000
Restauration et amélioration des voies navigables	20.000.000
Total.....	190.000.000

II. — Loi du 28 décembre 1931 :

5^e section. — Travaux publics :

Chap. 1 ^{er} . — Routes nationales (ancien réseau). — Travaux de réfection. — Pistes cyclables.....	200.000.000
Chap. 2. — Routes classées par la loi du 16 avril 1930 dans la voirie nationale. — Travaux de réfection. — Pistes cyclables.....	280.000.000
Chap. 3. — Ponts. — Construction et grosses réparations.	50.000.000
Chap. 4. — Suppression et amélioration des passages à niveau	30.000.000
Chap. 5. — Routes nationales. — Construction et rectification	15.000.000
Chap. 6. — Extension, amélioration et restauration des ouvrages des ports maritimes..	530.000.000
Chap. 7. — Restauration, amélioration des cours d'eau et travaux de défense contre les inondations	60.000.000
Total.....	1.165.000.000

Celui présenté par M. Marquet en juin 1934 propose 1 milliard, dont 792 millions pour les routes (affectés exclusivement aux sorties de Paris et à la route Nice-Cannes) ;

77 millions aux passages à niveau ;

119 millions aux ports maritimes ;

13 millions à la protection contre les inondations.

Pour réaliser ce qu'il y a d'essentiel et de plus urgent dans les besoins que nous avons indiqué ci-dessus, il faudrait prévoir :

5 milliards pour les routes ;

3 milliards pour la navigation intérieure ;

1 milliard pour les ports ;

1 milliard pour l'énergie.

10 milliards au total.

Le rythme d'exécution le plus accéléré serait le meilleur, en raison de l'urgence des travaux à réaliser, d'abord, de la nécessité de réduire le nombre des chômeurs, ensuite.

Ce rythme ne devrait être limité que par la disponibilité des capitaux nécessaires.

Je persiste à penser qu'on pourrait les recueillir en trois ans, et, par conséquent, exécuter un tiers des travaux en 1935, 1936, 1937, si l'on voulait enfin se résoudre à pratiquer une politique d'activisme, dont j'ai tracé les grandes lignes

dans mes rapports précédents, que je suis prêt à préciser en l'adaptant à la situation financière actuelle, le jour où Gouvernement et Parlement décideront enfin de dresser et de réaliser un plan d'ensemble de restauration de l'outillage national.

EXAMEN DES CHAPITRES

CHAPITRE 1^{er}. — Traitements du ministre et du personnel de l'administration centrale.

Crédit voté pour 1934, 7.684.792 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 7 millions 147.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 7.147.000 francs.

La dotation de ce chapitre accuse une diminution de 537.792 francs, qui tient aux raisons suivantes :

1^o Reconstitution de l'économie résultant de la réforme administrative effectuée en 1934..... 482.837

La réforme administrative s'est traduite par la suppression de 31 emplois. é

2^o Compression propre à l'exercice 1935..... 53.085

Cette économie se répartit ainsi qu'il suit :

Réduction du nombre des commis de classe exceptionnelle, 7.929 francs.

Réduction du crédit prévu pour bonifications de service militaire, 5.000 francs.

Réduction du crédit prévu pour insuffisance du traitement moyen, 15.000 francs.

Augmentation de la réduction pour vacances d'emplois, 25.156 francs.

3^o Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur 1.870

537.792

NOTA. — Il convient de faire remarquer que les échelles de traitements qui figurent dans les développements sont des échelles théoriques; en réalité, les traitements des diverses catégories de fonctionnaires subissent actuellement un prélèvement qui varie de 5 à 10 % et qui est fonction du montant du traitement.

CHAPITRE 2. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale.

Crédit voté pour 1934, 455.800 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 440.780 francs.

Crédit proposé par la commission, 440.780 fr.

Diminution de 15.020 francs dont 15.000 francs au titre de la réforme administrative, et 20 francs au titre de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

NOTA. — Au sujet de ce chapitre, il y a lieu de faire une remarque qui s'applique d'ailleurs à tous les chapitres qui supportent le paiement d'indemnités. Ces indemnités sont ou seront réduites ou même supprimées suivant des décisions intervenues ou à intervenir : or, les crédits qui figurent dans les développements ne correspondent plus aux sommes versées, à ce titre, aux fonctionnaires intéressés; les crédits inscrits sont ceux qui étaient nécessaires avant la révision des indemnités.

Une seule exception en ce qui concerne la dotation prévue pour les indemnités spéciales des fonctionnaires d'Alsace et de Lorraine : la dotation proposée, à cet égard, tient compte

de la réduction effectuée par l'article 44 de la loi de finances du 28 février 1934.

Il convenait de signaler cet état de choses.

CHAPITRE 3. — Fonctionnaires appartenant aux cadres des services extérieurs, détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités. — Traitements.

Crédit voté pour 1934, 2.349.900 francs. m

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 2 millions 220.700 francs.

Crédit proposé par la commission, 2.220.700 francs.

La dotation de ce chapitre accuse une diminution de 129.200 francs qui s'explique ainsi :

1^o Reconstitution de l'économie résultant de la réforme administrative effectuée en 1934..... 101.900

La réforme administrative a eu pour résultat de supprimer à ce chapitre un ingénieur en chef des ponts et chaussées et dix agents de bureau.

2^o Economie propre à l'exercice 1935..... 26.400

dont 6.400 francs au titre des bonifications militaires, et 20.000 francs au titre de la réduction pour vacances d'emplois;

3^o Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur 900

129.200

CHAPITRE 4. — Fonctionnaires appartenant aux cadres des services extérieurs, détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 36.966 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 36.830 fr.

Crédit proposé par la commission, 36.830 francs.

Diminution de 136 fr. dont 100 fr. au titre de la réforme administrative et 36 francs au titre de l'arrondissement des paiements au franc inférieur.

CHAPITRE 5. — Subventions à diverses écoles.

Crédit voté pour 1934, 3.925.500 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 3 millions 478.150 francs.

Crédit proposé par la commission, 3.478.150 francs.

Le crédit demandé par le Gouvernement de 3.478.150 fr. est en diminution de 447.350 fr. par rapport à 1934, dont 312.350 francs au titre de la réforme administrative, et 135.000 (reconstitution de l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934, au titre de l'exercice 1934).

Le crédit est réparti en cinq articles, chacun des articles s'appliquant à une des écoles qui relèvent du ministère des travaux publics : école nationale des ponts et chaussées, école nationale supérieure des mines de Saint-Etienne, école technique des mines d'Alès, école technique des mines de Douai.

CHAPITRE 6. — Personnel de l'école pratique des mines de Thionville et des écoles préparatoires des mines de Lorraine. — Traitements et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 60.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 60.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 60.000 francs.

Sans observation.

CHAPITRE 7. — Matériel de l'école pratique des mines de Thionville et des écoles préparatoires des mines de Lorraine.

Crédit voté pour 1934, 3.000 francs. :
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 3.000 fr.
 Crédit proposé par la commission, 3.000 francs.
 Sans observation.

CHAPITRE 8. — Ingénieurs des ponts et chaussées.
 Traitements.

Crédit voté pour 1934, 17.841.000 francs.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 16.808.000 francs.
 Crédit proposé par la commission, 16.808.000 francs.
 La dotation de ce chapitre est en diminution de 1.033.000 francs. Cette diminution se décompose comme suit :

1° Reconstitution de l'économie provenant de la réforme administrative effectuée en 1934.....	989.250
La réforme administrative a eu pour résultat de supprimer 1 poste d'inspecteur général de 1 ^{re} classe, 7 postes d'ingénieur en chef, 11 postes d'ingénieur ordinaire, 5 postes d'élève ingénieur.	
2° Diminution des crédits de bonifications militaires	40.000
3° Mise au point de la déduction pour vacances d'emplois	1.000
4° Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	2.750
	<hr/>
	1.033.000

CHAPITRE 9. — Ingénieurs des ponts et chaussées.
 Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 150.000 francs.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 114.900 francs.
 Crédit proposé par la commission, 114.900 francs.
 La diminution de 35.100 francs effectuée sur ce chapitre s'explique ainsi :

1° Reconstitution de l'économie résultant de la réforme administrative	15.000
2° Réduction jugée possible en raison de la diminution de l'effectif des élèves ingénieurs.....	20.000
3° Arrondissement au franc inférieur.....	100
	<hr/>
	35.100

CHAPITRE 10. — Ingénieurs des mines. — Traitements.

Crédit voté pour 1934, 3.700.000 francs.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 3 millions 418.000 francs.
 Crédit proposé par la commission, 3.418.000 francs.
 La dotation de ce chapitre est en diminution de 282.000 par rapport à 1934.
 Cette diminution se décompose comme suit :

1° Reconstitution de l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934 au titre de l'exercice 1934 dont 47.550 fr. au titre de la déduction pour vacances d'emplois et 25.000 fr. au titre des bonifications militaires.	72.550
2° Reconstitution de l'économie provenant de la réforme administrative effectuée en 1934.....	208.950
La réforme administrative a eu pour résultat de supprimer un poste d'inspecteur général de première classe, un poste d'ingénieur en chef et deux postes d'ingénieur ordinaire.	

3° Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	500
	<hr/>
	282.000

CHAPITRE 11. — Ingénieurs des mines. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 79.000 francs.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 71.000 francs.
 Crédit proposé par la commission, 71.000 francs.
 Il y a sur ce chapitre une diminution de 8.000 francs, dont 7.900 francs proviennent de la reconstitution de l'économie résultant de la réforme administrative, et 100 fr. représentant l'économie obtenue par l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 12. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées). — Traitements.

Crédit voté pour 1934, 43.562.000 francs.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 39 millions 679.000 francs.
 Crédit proposé par la commission, 39.679.000 francs.
 La dotation de ce chapitre est en diminution de 3.883.000 francs.
 Cette diminution se décompose comme suit :

1° Reconstitution de l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934, au titre de l'exercice 1934 (cette annulation porte sur la déduction pour vacances d'emplois).	1.000.000
2° Reconstitution de l'économie provenant de la réforme administrative effectuée en 1934....	2.682.980
La réforme administrative a eu pour résultat de supprimer 90 postes d'ingénieurs T. P. E. et 98 postes d'ingénieurs adjoints.	
3° Economie complémentaire propre à 1935, obtenue par une augmentation de la déduction pour vacances d'emplois	202.020
4° Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	11.000
	<hr/>
	3.896.000
	13.000

Il convient de déduire une augmentation de... qui provient de l'intégration de deux aspirants dans le cadre des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, par application des dispositions du décret du 16 juin 1923.

La diminution totale se chiffre donc à..... 3.883.000

CHAPITRE 13. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées). — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 108.100 francs.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 72.000 francs.
 Crédit proposé par la commission, 72.000 francs.
 Ce chapitre est en diminution de 36.100 francs. Cette diminution se décompose comme suit :

34.000 fr. sur les frais de changement de résidence, dont 20.000 francs représentent la reconstitution de l'annulation effectuée au titre de l'exercice 1934 par	
--	--

le décret du 6 mars 1934, 11.000 francs résultent de la réforme administrative, 3.000 francs sont une économie jugée possible.

2.000 fr. réalisent une diminution sur les indemnités diverses.

100 fr. proviennent de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

36.100 fr.

CHAPITRE 14. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des mines). — Traitements.

Crédit voté pour 1934, 3.433.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 3 millions 213.300 francs.

Crédit proposé par la commission, 3.213.300 francs.

Il y a sur ce chapitre une diminution de 219.700 francs, savoir :

165.910 fr. au titre de la réforme administrative. Cette réforme s'est traduite par la suppression de 7 emplois (3 emplois d'ingénieurs T.P.E., 4 emplois d'ingénieurs T.P.E. adjoints).

53.000 fr. représentant la reconduction d'économies réalisées au titre de l'exercice 1934 par le décret du 6 mars 1934. Cette diminution porte sur le chiffre des vacances d'emplois.

790 fr. proviennent de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

219.700 fr.

CHAPITRE 15. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des mines). — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 10.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 9.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 9.000 francs.

Economie de 1.000 francs effectuée sur ce chapitre, dont 750 francs au titre de la réforme administrative, et 250 fr. au titre de l'arrondissement au franc inférieur.

CHAPITRE 16. — Adjointes techniques des ponts et chaussées et des mines. — Traitements.

Crédit voté pour 1934, 20.324.360 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 17 millions 392.700 francs.

Crédit proposé par la commission, 17.392.700 francs.

Il y a sur ce chapitre une diminution de 2.931.660 francs qui se décompose comme suit :

Reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934 au titre de l'exercice 1934. 1.824.360

Reconduction des économies provenant de la réforme administrative 850.000

(Cette réforme s'est traduite par la suppression de 124 emplois d'adjoints techniques).

Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur. 7.300

Economie propre à 1935 qui porte sur le chiffre des vacances d'emplois 250.000

2.931.600

CHAPITRE 17. — Adjointes techniques des ponts et chaussées et des mines. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 40.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 35.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 35.000 francs.

Economie de 5.000 francs, dont la plus grande partie, soit 4.000 francs, provient de la reconduction de la réforme administrative; le surplus, soit 1.000 francs, correspond pour 900 fr., à une économie propre à 1935, et pour 100 fr., à l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 18. — Agents de bureau et auxiliaires des ponts et chaussées et des mines. — Traitements et salaires.

Crédit voté pour 1934, 8.055.447 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 7.126.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 7.126.000 francs.

La dotation de ce chapitre est en diminution de 929.447 francs par rapport à celle de 1934. Cette diminution se décompose comme suit :

Reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934 au titre de l'exercice 1934... 555.447

Reconduction de l'économie provenant de la réforme administrative (cette réforme administrative s'est traduite par la suppression de 67 agents de bureau) 300.000

Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur 4.000

Economie propre à 1935 s'appliquant à la déduction pour vacances d'emplois 70.000

929.447

CHAPITRE 19. — Agents de bureau et auxiliaires des ponts et chaussées et des mines. — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 24.780 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 21.780 fr.

Crédit proposé par la commission, 21.780 francs.

Economie de 3.000 francs dont la presque totalité représente la reconduction de l'économie résultant de la réforme administrative effectuée en 1934) 2.500 francs).

Le reste de la diminution, soit 500 francs, correspond pour 420 francs, à une diminution propre à 1935, et, pour 80 fr., à l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 20. — Officiers de port du service maritime. Traitements.

Crédit voté pour 1934, 2.861.600 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 2 millions 488.100 francs.

Crédit proposé par la commission, 2.488.100 francs.

La dotation de ce chapitre est en diminution de 373.500 fr. par rapport à celle de 1934.

Cette diminution se décompose comme suit :

Reconduction de l'économie provenant de la réforme effectuée en 1934 (18 emplois ont été supprimés : 1 capitaine de port, 3 lieutenants, 14 sous-lieutenants). 220.000

Reconduction de l'économie réalisée par le décret du 6 mars 1934 au titre de l'exercice 1934, recon-

duction qui a été réalisée en majorant le chiffre des vacances d'emplois	61.600
Economie propre à 1935 et qui porte sur le crédit des bonifications militaires	90.000
Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	1.900
	373.500

CHAPITRE 21. — Officiers de port du service maritime.
Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 206.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 195.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 195.000 francs.

Diminution de 11.000 francs réalisée sur ce chapitre qui provient, à raison de 10.000 francs, de la reconduction de l'économie résultant de la réforme administrative. Le surplus, soit 1.000 francs, correspond pour 900 francs à un rajustement de la dotation du chapitre et pour 100 francs à l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 22. — Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Traitements et suppléments de traitements.

Crédit voté pour 1934, 3.350.000 francs.

La dotation de ce chapitre est en diminution de 240.000 fr. par rapport à celle de 1933, savoir :

128.500 fr. représentant la reconduction de la réforme administrative effectuée en 1934, réforme qui s'est traduite par la suppression de 12 emplois (dix éclusiers, un mécanicien, un chauffeur).

109.170 fr. représentant des économies propres à 1935 qui portent à raison de 9.000 francs sur le crédit des bonifications, militaires et de 100.170 francs sur le chiffre des vacances d'emplois.

2.330 fr. correspondant à une diminution résultant de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 23. — Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 157.600 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 150.800 francs.

Crédit proposé par la commission, 150.800 francs.

Il y a sur ce chapitre une économie de 6.800 francs, dont 6.000 francs représentent la reconduction de l'économie de la réforme administrative effectuée en 1934, et 800 fr. proviennent de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 24. — Personnel des phares et balises.
Traitements et suppléments de traitements.

Crédit voté pour 1934, 6.955.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 6.792.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 6.792.000 francs.

Ce chapitre accuse une diminution de 163.000 fr. dont :

56.000 fr. au titre de la réforme administrative (suppression de 4 maîtres de phares);

2.000 fr. au titre des bonifications militaires;

100.000 fr. au titre des vacances d'emplois (majoration du chiffre de ces vacances d'emplois représentant la reconduction de l'économie réalisée par le décret du 6 mars 1934);

5.000 fr. au titre de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 25. — Personnel des phares et balises.
Allocations et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 640.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 595.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 595.000 francs.

La dotation de ce chapitre accuse une réduction de 45.000 francs par rapport à celle de 1934.

Le détail de cette réduction est le suivant :

Reconduction de l'économie résultant de la réforme administrative	2.000
Reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934	40.000
Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	2.130
Economie propre à 1935	870
	45.000

Total 45.000

CHAPITRE 26. — Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, pontiers, etc.). — Traitements et suppléments de traitements.

Crédit voté pour 1934, 21.937.625 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 21 millions 553.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 21.553.000 francs.

Il y a sur ce chapitre une économie de 384.625 francs qui se décompose comme suit :

Reconduction de l'économie résultant de la réforme administrative	300.750
La réforme administrative s'est traduite par la suppression de 26 agents dont 3 mécaniciens, 8 gardes de navigation, 15 éclusiers.	
Economies propres à 1935	65.000
(dont 15.000 francs au titre des bonifications militaires et 50.000 francs au titre des vacances d'emplois dont le chiffre a été majoré d'une somme égale).	
Economie résultant de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	18.875
	384.625

CHAPITRE 27. — Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, pontiers, etc.). — Allocation et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 900.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 860.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 860.000 francs.

La dotation de ce chapitre est en diminution de 40.000 fr. par rapport à celle de 1934. Cette diminution se décompose comme suit :

Economie correspondant à l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934 au titre de l'exercice 1934	20.000
Economie résultant de la réforme administrative	13.000
Economie résultant de l'arrondissement au franc inférieur des paiements de l'Etat	3.300
Economie propre à 1935	3.700
	40.000

NOTA. — Les chapitres 28 à 40, qui s'appliquent aux traitements et indemnités des personnels affectés au contrôle des chemins de fer, sont rapportés par M. J. Moch (budget des chemins de fer).

CHAPITRE 41. — Jetons de présence et indemnités diverses des administrateurs représentant l'Etat dans les conseils d'administration des compagnies de chemins de fer et du comité de direction des réseaux (loi du 8 juillet 1933).

Ce chapitre est rapporté par M. J. Moch (budget des chemins de fer).

CHAPITRE 42. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée.

Crédit voté pour 1934, 400.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 399.800 francs.

Crédit proposé par la commission, 399.800 francs.

Aucune différence à signaler par rapport à 1934, exception faite d'une diminution de 200 francs qui résulte de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 43. — Indemnités de résidence.

Crédit voté pour 1934, 6.700.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 6 millions 313.400 francs.

Crédit proposé par la commission, 6.313.400 francs.

La dotation proposée pour 1935 est en diminution de 386.500 fr. Cette diminution se décompose comme suit :

Economie provenant de la reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934 au titre de l'exercice 1934.....	50.000
Economie résultant de la réforme administrative et qui correspond au nombre d'emplois supprimés..	305.960
Economie provenant de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.....	31.000
	<hr/>
	386.960
d'où il y a lieu de déduire une somme de.....	350
pour la mise au point du chiffre des vacances d'emplois.	
	<hr/>
	386.000

CHAPITRE 44. — Allocations pour charges de famille.

Crédit voté pour 1934, 40 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 38 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 38 millions de francs.

Le crédit demandé pour 1935 est en diminution de 2 millions de francs par rapport à celui de 1934.

En dehors d'une réduction de 400 francs qui résulte de l'économie provenant de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur, la réduction est la conséquence de la réforme administrative.

C'est un crédit qui ne peut être fixé d'une manière rigoureuse, mais il y a lieu de supposer que la dotation proposée sera suffisante.

CHAPITRE 45. — Indemnités spéciales aux fonctionnaires, agents et ouvriers d'Alsace et de Lorraine.

Crédit voté pour 1934, 2.070.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 1.730.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 1.730.000 francs. :

Ce chapitre accuse une diminution de 340.000 francs qui se décompose comme suit :

Economie de	70.000
représentant la reconduction de l'économie déjà réalisée dans le budget de 1934 par le décret du 6 mars 1934.	

Economie résultant de la réforme administrative.	28.280
--	--------

Economie consécutive à la réduction du taux même des indemnités	240.000
---	---------

Il est en effet rappelé que l'article 44 de la loi de finances du 1^{er} février 1934 a ramené à 12 % le taux qui avait été fixé à 16 % par l'article 77 de la loi de finances du 27 décembre 1927.

Economie résultant de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	1.720
---	-------

340.000

CHAPITRE 46. — Indemnités aux fonctionnaires chargés du contrôle des distributions d'énergie électrique, des forces hydrauliques, des ports maritimes et des outillages des voies navigables et des ports maritimes.

Crédit voté pour 1934, 2.293.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 2.291.850 francs.

Crédit proposé par la commission, 2.291.850 francs.

La dotation proposée pour 1935 ne présente aucune différence par rapport à celle de 1934, réserve faite d'une diminution de 1.150 francs représentant l'économie qui résulte de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 47. — Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale des conseils, des comités et des services centraux installés dans les bâtiments du ministère.

Crédit voté pour 1934, 572.735 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 520.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 520.000 francs.

Il y a sur ce chiffre une diminution de 52.735 francs qui se décompose comme suit :

Diminution de	27.000
qui résulte de la suppression du sous-secrétariat d'Etat au ministère des travaux publics.	

Economie jugée possible de	25.240
qui a été répartie entre les divers paragraphes de l'article 1 ^{er} .	

Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	495
---	-----

52.735

CHAPITRE 48. — Impressions et publications de l'administration des travaux publics.

Crédit voté pour 1934, 1.401.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 1.350.900 francs.

Crédit proposé par la commission, 1.350.900 francs.

Ce chapitre accuse une réduction de 50.100 francs, dont 20.000 francs au titre des impressions de l'administration centrale et 30.000 francs au titre des impressions des services extérieurs, et 100 francs au titre des arrondissements des paiements de l'Etat au franc inférieur.

Il convient de signaler que l'article 2 a été supprimé et remplacé par un simple paragraphe, afin de faciliter la gestion du chapitre.

CHAPITRE 49. — Frais généraux des services des ponts et chaussées.

Crédit voté pour 1934, 4 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 3.750.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 3.750.000 francs.

Ce chapitre est en diminution de 250.000 francs; cette diminution se décompose comme suit :

Tout d'abord reconduction de l'économie réalisée par le décret du 6 mars 1934.....	100.000
Réduction jugée possible sur la dotation des frais de tournées et de missions (§ 2 de l'article 1 ^{er})...	148.700
Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	1.300
	<hr/>
	250.000

CHAPITRE 50. — Frais généraux des services des mines.

Crédit voté pour 1934, 965.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 915.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 915.000 francs.

La dotation proposée pour 1935 est en diminution de 50.000 fr. par rapport à celle de 1934.

Cette diminution se décompose comme suit :

Réduction jugée possible sur l'article 1 ^{er} (frais de tournées).....	30.000
Réduction jugée possible sur le paragraphe 10 de l'article 1 ^{er}	4.370
Reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934.....	15.000
Economie résultant de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.....	630
	<hr/>
	50.000

CHAPITRE 51. — Frais spéciaux des services des mines.

Crédit voté pour 1934, 35.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 34.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 34.080 fr.

Dans les propositions du Gouvernement, ce chapitre présente une diminution de 1.000 fr., dont 20 fr. au titre de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur et 980 francs au titre de l'article 1^{er}, en ce qui concerne les frais d'études, d'expériences, d'enquêtes et de missions concernant la sécurité et l'hygiène dans les mines.

Votre commission n'a pas cru devoir retenir cette dernière réduction : elle a estimé, en effet, que le crédit voté en 1934 pour cette nature de dépenses n'avait rien d'excessif et devait être maintenu intégralement au budget de 1935.

CHAPITRE 52. — Frais des bureaux des services des ponts et chaussées et des mines.

Crédit voté pour 1934, 3.345.700 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 3.264.700 francs.

Crédit proposé par la commission, 3.264.700 francs.

La dotation proposée pour 1935 est en diminution de 81.000 francs. Cette diminution se décompose comme suit :

Réduction jugée possible.....	50.000
-------------------------------	--------

sur les frais de location, d'aménagement, d'ameublement, d'entretien, de chauffage, etc., des bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, répartie entre les articles 1^{er} et 2, à raison de 40.000 francs au titre de l'article 1^{er} et de 10.000 fr. au titre de l'article 2.

Economie résultant de la réforme administrative. 30.000

Cette économie provient des compressions qui ont été effectuées dans les effectifs eds ingénieurs T.P.E. des ponts et chaussées et des mines. Elle est répartie entre les articles 1^{er} et 2, à raison de 26.000 fr. au titre de l'article 1^{er} et de 4.000 fr. au titre l'article 2.

Arrondissement des paiements de l'Etat au franc

inférieur.	1.000
Total	<hr/>
	81.000

CHAPITRE 53. — Construction, acquisition, aménagement et entretien d'immeubles destinés aux services des ponts et chaussées et des mines.

Crédit voté pour 1934, 590.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 440.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 440.000 francs.

Une réduction de 149.965 francs a été effectuée sur l'article 1^{er} de ce chapitre qui supporte les frais de construction, d'acquisition, d'aménagement des immeubles destinés aux services des ponts et chaussées et des mines.

Par ailleurs, l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur a permis une diminution de 35 francs.

CHAPITRE 54. — Frais de correspondance télégraphique

Crédit voté pour 1934, 162.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 150.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 150.000 fr.

Une réduction de 12.000 fr. a été effectuée par rapport à la dotation de 1934.

CHAPITRE 55. — Frais généraux de contrôle des distributions d'énergie électrique, des forces hydrauliques, des ports maritimes et des outillages des voies navigables et des ports maritimes.

Crédit voté pour l'exercice 1934, 600.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 555.830 francs.

Crédit proposé par la commission, 555.830 fr.

Une réduction de 44.170 fr. a été effectuée par rapport à la dotation de 1934; mais, en réalité, elle doit être ramenée à 29.170 fr., étant donné qu'elle comprend la reconduction de l'économie de 15.000 fr. réalisée par le décret du 6 mars 1934.

La réduction réelle de 29.170 fr. se décompose comme suit :

Réduction jugée possible sur les frais de tournées et de bureau, 29.000 fr.;

Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur, 170 fr.

CHAPITRE 56. — Frais généraux du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer.

Ce chapitre est rapporté par M. J. Moch (budget des chemins de fer).

CHAPITRE 57. — Frais de contrôle des organismes d'habitation à bon marché et sociétés de crédit immobilier ayant bénéficié du concours financier de l'Etat.

Crédit accordé pour 1934, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement 1935, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

CHAPITRE 58. — Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant le ministère des

Travaux publics et frais d'organisation et de représentation aux congrès.

Crédit accordé pour 1934, 150.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 140.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 140.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 140.000 fr.

Ce chapitre est divisé en trois articles.

Les articles 2 et 3 supportent le montant de participations annuelles de la France, d'une part, dans les dépenses de l'association internationale permanente des congrès de la route et de l'association internationale permanente des congrès des ponts et charpentes (art. 2) et, d'autre part, dans les dépenses de l'association internationale permanente des congrès de la navigation (art. 3). Les dotations de ces deux articles n'accusent aucun changement.

En ce qui concerne l'article 1^{er}, qui supporte les frais de représentation aux congrès — autres que ceux des chemins de fer — sa dotation, qui varie d'une année à l'autre suivant les congrès prévus est, dans le projet de budget de 1935, en diminution de 10.000 francs par rapport à celle de 1934.

Les principaux congrès qui auront lieu dans l'année 1935 sont énumérés dans le développement du chapitre : celui qui présente pour le ministère des travaux publics un intérêt de tout premier ordre est le XVI^e congrès international de la navigation, qui se tiendra à Bruxelles.

CHAPITRE 58 bis (nouveau). — Participation de la France à l'établissement de la carte géologique de l'Afrique.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 125.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 125.000 fr.

Le congrès géologique international a décidé la publication d'une carte géologique d'ensemble de l'Afrique à l'échelle du 5 millionième.

La réalisation de cette carte a été confiée à une commission de techniciens dans laquelle sont représentés tous les Etats possédant actuellement des colonies en Afrique.

Une somme de 600.000 fr. environ sera nécessaire pour mener à bonne fin cette entreprise.

D'ores et déjà, la commission a reçu des subventions de la Belgique, de l'Algérie et du Maroc ; elle ne manquera pas de s'adresser aux divers autres pays étrangers intéressés.

La France ne doit pas se désintéresser de l'exécution de la carte géologique d'un continent où elle possède de nombreuses colonies et où elle a d'importants protectorats.

CHAPITRE 59. — Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant la direction générale des chemins de fer et frais d'organisation et de représentation aux congrès.

Ce chapitre est rapporté par M. Jules Moch (budget des chemins de fer).

CHAPITRE 60. — Frais spéciaux d'assurance des ouvriers des services des ponts et chaussées en Alsace-Lorraine.

Crédit voté pour 1934, 135.000 francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 135.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 135.000 francs.

Sans changement.

CHAPITRE 61. — Frais d'examens de capacité pour la conduite des automobiles.

Crédit voté pour 1934, 3.600.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 4 millions 200.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 4.200.000 fr.

A la suite des réductions effectuées par la commission des finances de la Chambre des députés sur ce chapitre dans les budgets de 1933 et 1934, l'administration des travaux publics a engagé des négociations avec l'Union nationale des associations de tourisme en vue de réduire le taux unitaire par examen qui était fixé à 10 fr. Ces négociations ont abouti à un accord qui a eu pour résultat de fixer le taux unitaire à 9 fr. depuis la fin de l'année 1933.

Le crédit de 4.200.000 fr. demandé par le Gouvernement pour 1935 correspond au taux nouveau de 9 fr. Il convient d'ajouter qu'il est évaluatif, puisqu'il est forcément fonction du nombre des examens passés dans une année.

CHAPITRE 62. — Secours aux anciens fonctionnaires et agents, aux anciens ouvriers en régie, aux veuves, orphelins, etc. — Subventions à des sociétés ou à des œuvres intéressant les services du ministère.

Crédit voté pour 1934, 360.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 324.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 324.000 fr.

Une réduction de 36.000 fr. a été effectuée sur ce chapitre par rapport à la dotation de 1934.

CHAPITRE 63. — Médailles aux cantonniers et agents inférieurs de l'administration des travaux publics et aux agents des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local.

Crédit voté pour 1934, 80.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 80.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 80.000 fr.

Sans changement.

CHAPITRE 64. — Avances remboursables aux fonctionnaires en instance de pension.

Crédit voté pour 1934, 250.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 250.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 250.000 fr.

Sans changement.

CHAPITRE 65. — Bonifications des pensions de retraites des cantonniers de l'Etat et indemnités aux gardes-ports sortis de fonctions.

Crédit voté pour 1934, 400.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 270.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 270.000 fr.

Une réduction de 130.000 fr. a été effectuée sur la dotation de 1934, dont 129.900 fr. au titre de l'article 1^{er}, et 100 fr. au titre de l'arrondissement au franc inférieur.

En ce qui concerne la dotation de l'article 1^{er} qui s'applique à la bonification des pensions de retraites des cantonniers de l'Etat, il y a lieu de faire observer que, par un décret du 23 mars 1930, les cantonniers ont été admis au bénéfice de la loi du 21 mars 1928 fixant le régime des retraites des ouvriers des établissements industriels de l'Etat. Toutefois, un certain nombre d'entre eux ont renoncé au bénéfice de la loi susvisée et restent soumis aux dispositions du décret du 22 février 1896. C'est pour cette raison qu'une dotation est maintenue sur le présent chapitre pour les bonifications des pensions de retraites des cantonniers de l'Etat ; mais elle a pu être notablement réduite par rapport à celle de 1934, en raison de la diminution du nombre des bénéficiaires.

CHAPITRE 66. — Nivellement général de la France.
 Crédit voté pour 1934, 218.600 fr.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 207.000 francs.
 Crédit proposé par la commission, 207.000 fr.
 Une réduction de 11.600 fr. a été effectuée par rapport à la dotation de 1934.
 Elle se décompose comme suit :

Réduction des dépenses de matériel.....	1.550
Réduction des dépenses de salaires.....	10.000
Arrondissement des paiements de l'État au franc inférieur.	50
Total	11.600

CHAPITRE 67. — Carte géologique de la France — Frais généraux du personnel et frais de tournées des collaborateurs
 Crédit voté pour 1934, 150.000 fr.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 150.000 francs.
 Crédit proposé par la commission, 150.000 fr.
 Sans changement.

CHAPITRE 68. — Carte géologique de la France. Entretien des bâtiments, chauffage, éclairage et dépenses diverses.
 Crédit voté pour 1934, 17.000 fr.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 16.500 fr.
 Crédit proposé par la commission, 16.500 fr.
 Une réduction de 500 fr. a été opérée sur la dotation de 1934.

CHAPITRE 69. — Contribution au fonctionnement des services du tourisme
 Crédit voté pour 1934, 800.000 fr.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 750.000 francs.
 Crédit proposé par la commission, 750.000 francs

CHAPITRE 70. — Comité de contentieux et comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures. — Frais judiciaires autres que ceux relatifs aux expropriations et au règlement des travaux.
 Crédit voté pour 1934, 120.000 fr.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 120.000 fr.
 Crédit proposé par la commission, 120.000 francs.
 Sans changement.

CHAPITRE 71. — Emplois de fonds provenant de legs ou de donations.
 Crédit voté pour 1934, mémoire.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, mémoire.
 Crédit proposé par la commission, mémoire.

CHAPITRE 72. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance
 Crédit voté pour 1934, mémoire.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, mémoire.
 Crédit proposé par la commission, mémoire.

CHAPITRE 73. — Dépenses des exercices clos.
 Crédit voté pour 1934, mémoire.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, mémoire.
 Crédit proposé par la commission, mémoire.

CHAPITRE 74. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires.
 Crédit voté en 1934, 742.794.000 fr.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 799 millions 425.000 fr.
 Crédit proposé par la commission, 799.300.000 fr.
 La diminution de 125.000 fr. effectuée par votre commission n'est que la contrepartie d'un crédit d'égal montant proposé au titre du chapitre 58 bis (nouveau).

CHAPITRE 75. — Entretien des chaussées de Paris
 Crédit voté en 1934, 11.820.000 fr.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 11.820.000 francs.
 Crédit proposé par la commission, 11.820.000 fr.
 Des observations ayant été présentées sur l'insuffisance de ce crédit au nom des représentants de Paris, M. le ministre a répondu :
 « Des négociations actuellement en cours entre les ministères des finances et des Travaux publics et la Ville de Paris tendent à ce que soit ajoutée à la subvention allouée par l'État à la Ville pour l'entretien des chaussées de Paris, une somme de 8 millions, représentant l'annuité de la participation de l'État dans les travaux entrepris par la Ville de Paris en exécution du plan de grands travaux contre le chômage.
 « Cet accord ne paraît pas avoir de répercussion sur le budget de 1935. »

CHAPITRE 76. — Routes nationales. — Construction, rescindement d'immeubles et amélioration.
 Crédit voté en 1934, 12.150.000 fr.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 8 millions 900.000 fr.
 Crédit proposé par la commission, 8.900.000 fr.
 Diminution de 3.250.000 fr. dont la plus grande partie, soit 3 millions, représente la reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 4 avril 1934 au titre de l'exercice 1934.

CHAPITRE 77. — Routes nationales. — Suppression et amélioration des passages à niveau.
 Crédit voté en 1934, 12 millions de francs.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 1 million 100.000 fr.
 Crédit proposé par la Commission, 1.100.000 fr.
 Le crédit proposé correspond au montant de l'annuité nécessaire au service de l'emprunt contracté pour le financement des travaux autorisés par la loi du 7 juillet 1934.
 La diminution qui existe sur ce chapitre représente pour 8 millions la reconduction de l'annulation prononcée par le décret du 4 avril 1934 au titre de l'exercice 1934.

CHAPITRE 78 — Ponts, — Constructions et grosses réparations.
 Crédit voté en 1934, 16.200.000 fr.
 Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 15 millions 999.600 fr.
 Crédit proposé par la commission, 15.999.600 fr.
 Il a été impossible, pour ce chapitre, de reconduire intégralement l'annulation de 3.500.000 fr. effectuée par le décret du 4 avril 1934, au titre de l'exercice 1934.
 Il y a, en effet, urgence à reconstruire certains ponts arrivés à limite d'usure et qui pourraient présenter un

danger pour la circulation. La dotation de ce chapitre ne peut pas être, en conséquence, réduite par rapport à celle de 1934.

Un tableau qui figure en annexe dans le projet de budget donne d'ailleurs l'indication des travaux en cours et des travaux à entreprendre à cet égard dont les dépenses seront imputées sur le crédit demandé.

La diminution de 200.400 fr. se décompose comme suit :
Reconduction partielle de l'annulation prononcée par le décret du 4 avril 1934, 200.000 fr.

Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur, 400 fr.

CHAPITRE 79. — Réparation des dégâts exceptionnels causés aux routes nationales et à leurs ouvrages d'art.

Crédit voté en 1934, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

CHAPITRE 80. — Travaux de remise en état des routes et chemins dans les dix départements des régions libérées, les neuf départements de l'ancienne zone des armées et les départements recouvrés.

Crédit voté en 1934, 700.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 300.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 200.000 fr.

La dotation demandée par le Gouvernement, pour 1935, est en diminution de 400.000 fr. par rapport à celle de 1934.

Votre commission a effectué une réduction de 100.000 fr. pour marquer son désir de voir disparaître ce chapitre dans le prochain budget; il semble, en effet, que les travaux de remise en état des routes et des chemins dans la zone de guerre doivent être actuellement terminés.

CHAPITRE 81. — Travaux de reconstruction et de réparation d'ouvrages dans les dix départements des régions libérées, les neuf départements de l'ancienne zone des armées et les départements recouvrés.

Crédit voté en 1934, 1 million de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 700.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 600.000 fr.

La dotation demandée par le Gouvernement pour 1935 accuse une diminution de 300.000 fr. par rapport à celle de 1934.

Comme pour le chapitre précédent, votre commission a effectué une réduction de 100.000 fr. pour marquer son désir de voir ce chapitre supprimé dans le prochain budget.

CHAPITRE 82. — Remplacement, réparation et fonctionnement des véhicules automobiles de transport de personnel.

Crédit voté en 1934, 7.500.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 7.200.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 7.200.000 fr.

Diminution de 300.000 fr., dont 2.250 au titre de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur, et 297.750 pour ajustement de la dotation.

CHAPITRE 83. — Primes aux détenteurs de véhicules automobiles représentant un intérêt national.

Crédit voté pour 1934, 1.161.600 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 620.800 francs.

Crédit proposé par la commission, 620.800 fr.

La dotation demandée par le Gouvernement pour 1935 est en diminution de 540.800 fr. par rapport à celle de 1934.

Cette diminution se décompose comme suit :

Reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 6 mars 1934 au titre de l'exercice 1934.....	68.000
Economie jugée possible.....	472.600
Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.	200

Total. 540.800

CHAPITRE 84. — Cantonniers. — Salaires et indemnités diverses.

Crédit voté pour 1934, 154 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 144 millions 773.300 fr.

Crédit proposé par la commission, 144.773.300 fr.

Il y a, sur ce chapitre, une diminution de 9.226.700 fr. qui provient, dans sa presque intégralité, de la réforme administrative.

CHAPITRE 85. — Voies de navigation intérieure. Entretien et réparations ordinaires.

Crédit voté en 1934, 40.500.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 40 millions 208.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 40.208.000 fr.

Diminution de 292.000 fr. par rapport à la dotation de 1934.

CHAPITRE 86. — Voies de navigation intérieure.

Etablissement, amélioration et restauration.

Crédit voté pour 1934, 47.250.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 38 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 38 millions de francs.

La dotation demandée pour ce chapitre est en diminution de 9.250.000 fr. Cette diminution se décompose comme suit :

1° Reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 4 avril 1934, au titre de l'exercice 1934.....	1.725.000
2° Rajustement de la dotation.....	7.523.000
3° Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur	2.000

Total. 9.250.000

A signaler que le projet de budget contient en annexe (annexe n° 22) le programme très complet des travaux d'amélioration des voies de navigation intérieure que le Conseil supérieur des travaux publics a suggéré d'exécuter pendant une période de dix ans de 1935 à 1944.

CHAPITRE 87. — Réfection des voies navigables dans les régions libérées.

Crédit voté en 1934, 10 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 6 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 6 millions de francs.

La plupart des voies navigables dans les régions libérées sont remises en service, mais il reste encore à exécuter des

travaux d'étanchements et de réparations de digues, à reconstruire des ponts et à remettre complètement en état le canal de l'Aisne à la Marne.

La dotation proposée est en diminution de 4 millions par rapport à celle de 1935; cette diminution sera obtenue par le plus grand échelonnement des travaux.

CHAPITRE 88. — Réparation des dégâts causés par les crues exceptionnelles.

Crédit voté en 1934, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

CHAPITRE 89. — Exécution des travaux d'aménagement du système d'endiguement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche (Grésivaudan et Oisans) (loi du 27 juillet 1930).

Crédit voté en 1934, 5.400.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 1 million de francs.

Crédit proposé par la commission, 1 million de francs.

La dotation proposée pour ce chapitre est en diminution de 4.400.000 fr. par rapport à celle de 1934.

Cette diminution se décompose comme suit :

Reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 4 avril 1934 au titre de l'exercice 1934.....	1.000.000
Rajustement de la dotation.....	3.399.960
Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.	40

Total. 4.400.000

CHAPITRE 90. — Etude des mesures nécessaires pour protéger les zones inondables et notamment les centres habités. Frais de personnel et frais généraux.

Crédit voté en 1934, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, mémoire.

CHAPITRE 91. — Travaux d'extension du port de Strasbourg.

Crédit voté en 1934, 12 millions de francs.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 6 millions de francs.

Crédit proposé par la commission, 6 millions de francs.

Diminution de 6 millions par rapport à la dotation de 1934.

CHAPITRE 92. — Dépenses relatives à l'attribution du matériel fluvial rhénan remis à la France en exécution de l'article 357 du traité de Versailles.

Crédit voté en 1934, 121.300 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 14 millions 621.300 fr.

Crédit proposé par la commission, 14.621.300 fr.

L'augmentation de 14.500.000 fr. proposée pour ce chapitre correspond à la nécessité de sauvegarder la flotte rhénane livrée en exécution du traité de Versailles et dont l'exploitation normale se trouve actuellement très compromise par suite de la crise économique.

CHAPITRE 93. — Travaux de défense contre les eaux.

Crédit voté en 1934, 1.500.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 800.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 800.000 fr.

Diminution de 700.000 fr. par rapport à la dotation de 1934, dont 500.000 fr. représentent la reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 4 avril 1934, au titre de l'exercice 1934.

CHAPITRE 94. — Ports maritimes. — Travaux ordinaires. Entretien et réparations ordinaires.

Crédit voté en 1934, 40.500.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 40.490.690 francs.

Crédit proposé par la commission, 40.490.690 francs.

Réserve faite d'une économie de 9.310 fr., résultant de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur, la dotation proposée pour ce chapitre est la même que celle de 1934 et n'appelle aucune observation.

CHAPITRE 95. — Extension, amélioration et restauration des ouvrages des ports maritimes.

Crédit voté en 1934, 65.931.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 53 millions 853.050 fr.

Crédit proposé par la commission, 53.853.050 fr.

Il y a sur ce chapitre une diminution de 12.077.950 fr. qui se décompose comme suit :

1° Reconduction de l'annulation effectuée par le décret du 4 avril 1934, au titre de l'exercice 1934.....	3.931.000
2° Rajustement de la dotation.....	8.143.000
3° Arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.	3.950

Total. 12.077.950

Le programme des travaux à entreprendre pour les ports maritimes figure en annexe dans le projet de budget.

CHAPITRE 96. — Remboursement d'avances faites à l'Etat pour les travaux d'amélioration des ports maritimes.

Crédit voté en 1934, 5.804.294 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 5 millions 456.674 fr.

Crédit proposé par la commission, 5.456.674 fr.

La dotation demandée, qui est en diminution de 347.620 francs par rapport à celle de 1934, correspond aux intérêts des emprunts contractés auprès de diverses chambres de commerce.

Il est rappelé que la charge de l'amortissement incombe à la caisse autonome.

CHAPITRE 97. — Subventions aux ports autonomes.

Crédit voté pour 1934, 4.905.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 4.045.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 4.045.000 fr.

Diminution de 860.000 fr. jugée possible à la suite des décisions prises par la commission des offices instituée par l'article 28 de la loi du 28 février 1933.

CHAPITRE 98. — Phares, balises et signaux divers. Entretien et réparations ordinaires.

Crédit voté pour 1934, 10.450.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 10 millions 447.180 fr.

Crédit proposé par la commission, 10.447.180 fr.

La dotation proposée pour 1935 est la même que celle de 1934, réserve faite d'un abatement de 2.820 fr. correspon-

dant aux économies à attendre de l'arrondissement des paiements de l'Etat au franc inférieur.

CHAPITRE 99. — Phares, balises et signaux divers
Amélioration, extension et restauration.

Crédit voté pour 1934, 6.500.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 4.804.670 francs.

Crédit proposé par la commission, 4.804.670 francs.

La dotation proposée est en diminution de 1.695.330 fr. par rapport à celle de 1934. Cette diminution, si l'on s'en rapporte aux explications données dans le développement du chapitre, provient de l'économie résultant des rabais d'adjudication. Il est surprenant qu'on puisse réaliser à cet égard une économie atteignant presque le quart de la dotation de 1934 et on peut se demander si, dans la contexture du développement, il n'y a pas une erreur matérielle.

Nous indiquons d'ailleurs plus haut les raisons qui militent en faveur d'une augmentation sérieuse de ce crédit qui, selon nous, devrait être porté à 7 millions.

CHAPITRE 100. — Subvention sur le produit des jeux
pour travaux de défense contre la mer.

Crédit voté pour 1934, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

CHAPITRE 101. — Subvention au département de la Gironde pour les travaux de défense contre la mer du littoral du bas Médoc entre les Huttes et Soulac (loi du 15 août 1929).

Crédit voté pour 1934, 6.723.334 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 966.666 francs.

Crédit proposé par la Commission, 966.666 fr.

La dotation proposée pour ce chapitre, qui s'élève à 966.666 fr., en diminution de 5.756.668 fr., par rapport à celle de 1934, représente le solde de la contribution que l'Etat s'était engagé à verser, conformément aux dispositions de la loi du 15 août 1929, pour les travaux de défense contre la mer du littoral du bas Médoc entre les Huttes et Soulac.

CHAPITRE 102. — Service des forces hydrauliques.
Subvention pour études, recherches et travaux scientifiques.

Crédit voté pour 1934, 500.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 450.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 450.000 fr.

Une diminution de 50.000 fr. a été effectuée par rapport à la dotation de 1934.

CHAPITRE 103. — Service des forces hydrauliques.
Travaux préparatoires.

Crédit voté pour 1934, 300.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 300.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 300.000 fr.
Sans modification.

CHAPITRE 104. — Service des forces hydrauliques. — Avances ou subventions aux entreprises de forces hydrauliques.

Crédit voté pour 1934, 26.540.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 10.240.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 10.240.000 fr.

La dotation demandée pour 1935 est en diminution de 16.300.000 fr. par rapport à celle de 1934. Cette diminution tient à la suppression de l'article 1^{er} du chapitre, sur lequel étaient imputées jusqu'ici les avances ou subventions en capital; cet article est devenu sans objet, puisqu'aucune somme ne reste à payer en exécution des conventions passées à cet égard.

CHAPITRE 105. — Travaux à la charge de l'Etat pour
l'aménagement de la chute de Kembs, sur le Rhin.

Crédit voté pour 1934, 32.400.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

Sans observation.

CHAPITRE 106. — Subventions aux entreprises de transport
d'énergie électrique.

Crédit voté pour 1934, 6.300.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 6.310.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 6.310.000 fr.

Augmentation de 10.000 fr. par rapport à la dotation de 1934, correspondant aux engagements pris par le ministère des travaux publics, qui ont fait l'objet de conventions dont l'exécution est en cours.

CHAPITRE 107. — Distributions d'énergie électrique
dans les régions libérées.

Crédit voté pour 1934, 30.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 27.000 francs.

Crédit proposé par la commission, 27.000 fr.

Diminution de 3.000 fr. par rapport à la dotation de 1934.

CHAPITRE 108. — Frais de recherches et de prospections
minières.

Crédit voté pour 1934, mémoire.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, mémoire.

Crédit proposé par la commission, mémoire.

CHAPITRE 109. — Etudes et subventions en vue de
l'amélioration de l'utilisation du combustible.

Crédit voté pour 1934, 30.000 fr.

Crédit demandé par le Gouvernement pour 1935, 30.000 fr.

Crédit proposé par la commission, 30.000 fr.

Sans modification.

ERRATA

ERRATA A LA LISTE GENERALE PARUE DANS LE N° DE FEVRIER 1935

Page 83. — 2^e colonne, 10^e ligne : *au lieu* de 6, rue Waldeck-Rousseau; *lire* . 32, rue Waldeck-Rousseau.

Page 87. — 2^e colonne, 41^e ligne : M. MONGES est décédé en 1922.

Page 90. — 2^e colonne, 36^e ligne; au lieu de : LANGROGNE, etc...; *lire* : S. P. LANGROGNE, E., administrateur de la Cie des chemins de fer de l'Est, etc...

LÉGION D'HONNEUR

Par décret du 30 mars 1935, a été promu Officier de la Légion d'Honneur à titre militaire, M. **Koch**, Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées, ancien lieutenant d'artillerie à l'École Polytechnique.



NOTE TECHNIQUE

Soufflerie Aérodynamique de Chalais-Meudon

Le Service des Etudes et Signaux du Ministère de l'Air a confié en 1933, aux Forges et Ateliers de Constructions Electriques de Jeumont, la fourniture et l'installation des ventilateurs hélicoïdes, des moteurs d'entraînement et de leurs dispositions d'alimentation.

Nous ne reviendrons pas sur les dispositions générales de l'installation qui ont été décrites dans un article du *Génie Civil* du 3 Novembre 1934; mais nous allons vous donner quelques renseignements sur les ventilateurs et le matériel électrique destinés à l'équipement de la soufflerie.

Les six ventilateurs hélicoïdes du type « Aéroto » sont fournis par la Société des Appareils Boirault; ils ont été étudiés et établis de manière à assurer un débit d'air de 4.650 m³ par seconde à la vitesse de 170 km. à l'heure dans la section étranglée.

Chaque ventilateur est continué par une hélice à pales orientales de 8 m. 70 de diamètre constituée par 10 pales de hêtre lourd, soigneusement laquées, montées sur moyeu en acier forgé.

Le poids de chaque ventilateur est de l'ordre de 6.000 kgs. Les ventilateurs sont montés en porte-à-faux sur l'arbre des moteurs d'entraînement.

Les moteurs d'entraînement de ces ventilateurs sont du type à courant continu à tension et vitesse variables (fig. 1 à 3).

Ces moteurs, de construction spéciale très compacte, offrant le minimum de résistance à l'air, sont capables de réaliser toute la gamme des vitesses comprises entre 318 t/m et 188 t/m, la puissance sur l'arbre à la vitesse maximum étant de 1150 CV (marche possible 1/2 heure).

La gamme normale puissance-vitesse de chaque moteur est la suivante :

Puissance	Vitesse
1 035 CV	306 t/m
800	286
470	235
385	188

Cette variation de vitesse sera obtenue par la tension appliquée aux bornes (alimentation par groupe

système Ward Léonard) de 188 à 306 t/m et par désexcitation des circuits inducteurs de 306 à 318 t/m. Une variation de vitesse de 1 % entraînant une variation de puissance de 3 % à la vitesse de 306 t/m les moteurs et leurs rhéostats de réglage sont spécialement conçus en vue de permettre de répartir très exactement la charge entre les différents moteurs.

Le poids de chaque moteur d'hélice est de 15 T.

Ces moteurs sont prévus avec roulements à rouleaux et butée capables de supporter une poussée axiale de 5.300 kgs due au ventilateur.

Alimentation des moteurs.

Deux groupes Ward Léonard (fig. 4) sont prévus pour assurer l'alimentation rationnelle des moteurs d'hélices, chaque groupe étant dimensionné pour alimenter simultanément trois moteurs, les groupes eux-mêmes pouvant marcher en parallèle.

Chaque groupe est constitué de :

1 moteur synchrone triphasé avec poles saillants feuilletés et amortisseurs démarrant sous tension réduite en 2 temps (par auto-transformateur).

La particularité de ce moteur est d'être alimenté directement sous 15.750 volts.

Ce moteur, capable d'une puissance sur l'arbre de 3 800 CV à $\cos \theta = 1$ à la vitesse de 600 t/m, attaque directement en bout d'arbre :

1 génératrice à courant continu de 2 600 kws sous 600 volts.

En vue d'assurer une commutation parfaite à tous les régimes, cette machine comporte des enroulements de commutation et compensation judicieusement établis.

1 excitatrice à courant continu en bout d'arbre assurant l'excitation séparée des moteurs d'hélices et de la génératrice de 2 600 kws.

1 autre excitatrice fourniture l'excitation du moteur synchrone de 3 800 CV.

Toutes dispositions ont été prises pour assurer la plus grande souplesse possible au démarrage des groupes (démarrage sous tension réduite, mise sous pression d'huile des paliers pendant la période de mise en route).

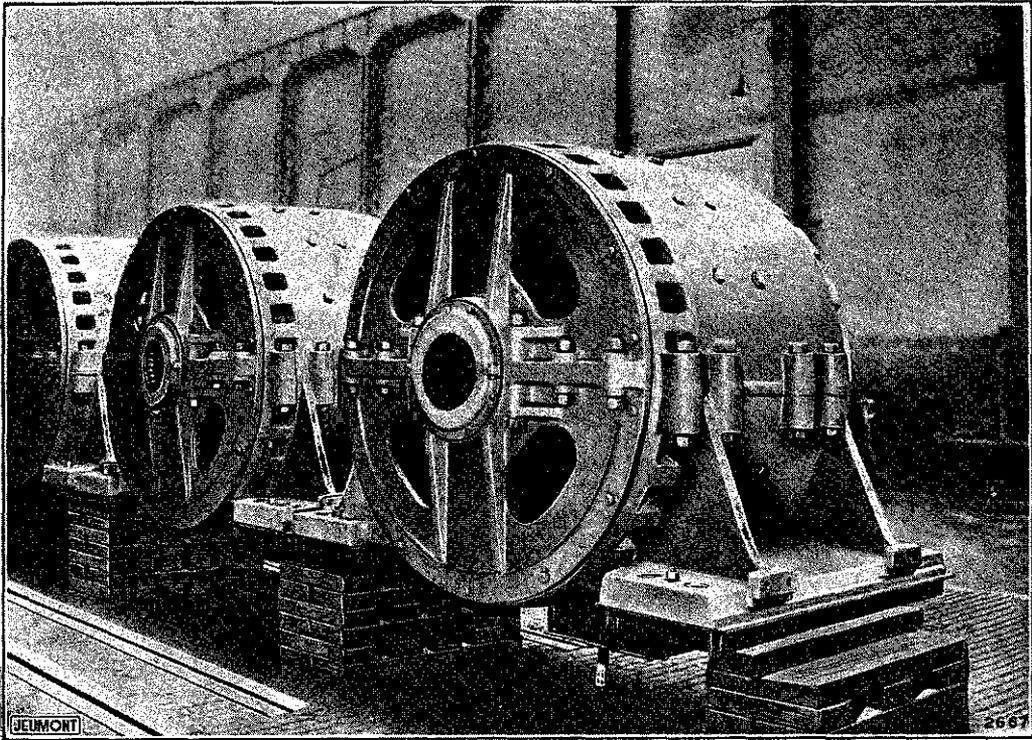


Fig. 1

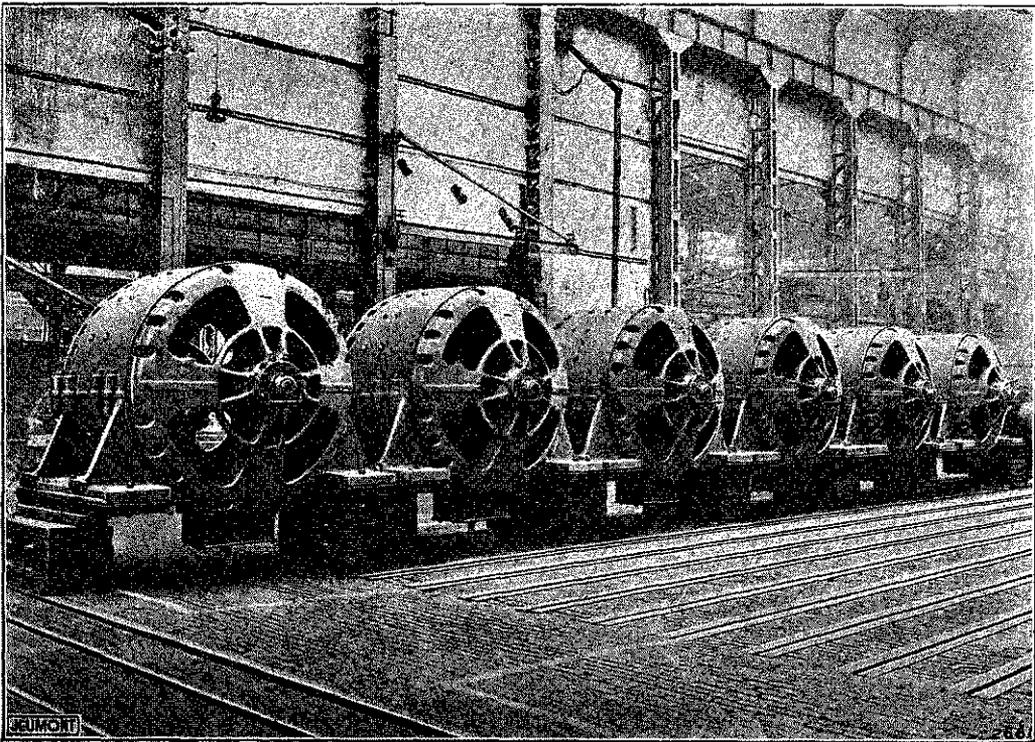


Fig. 2

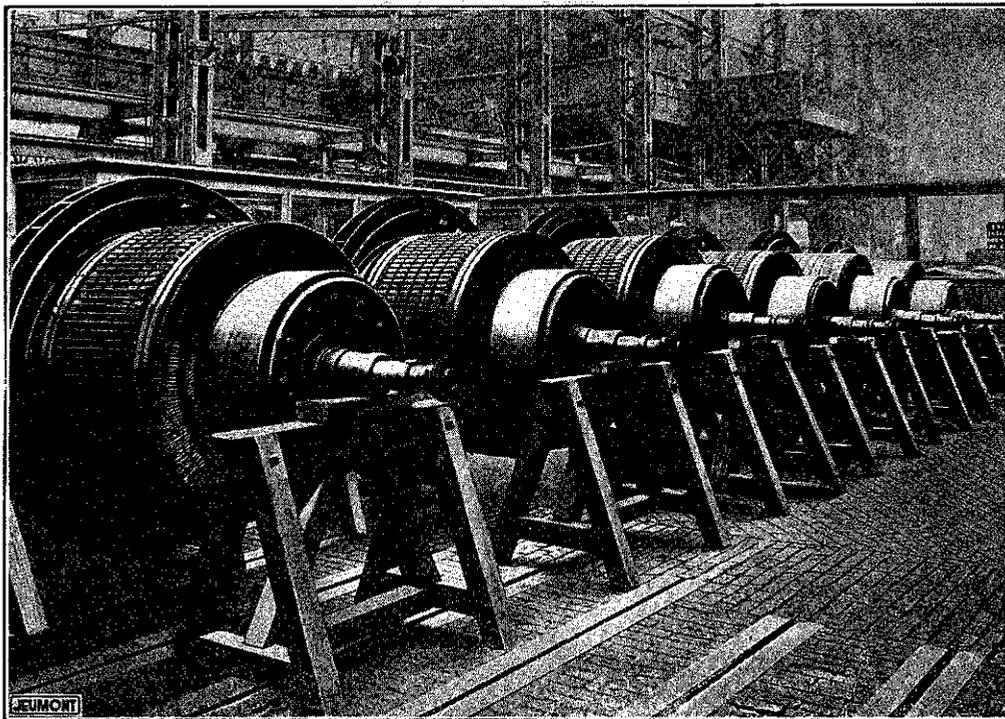


Fig. 3

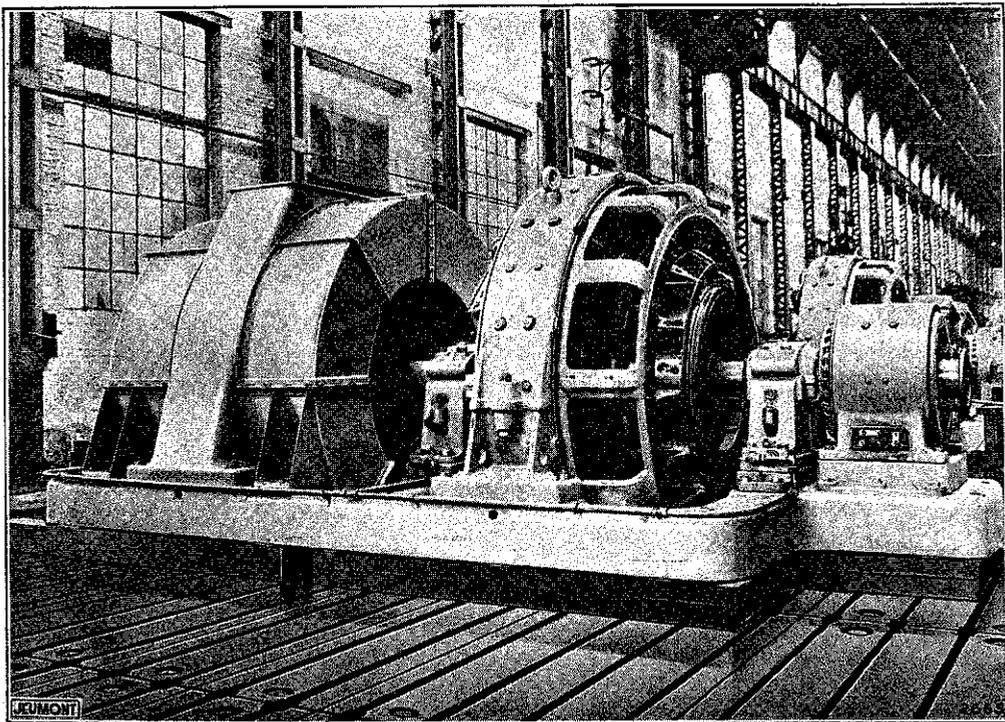


Fig. 4

Le poids de chaque groupe Ward Léonard est de 45 tonnes environ.

Réglage de l'ensemble.

Le démarrage des moteurs de ventilateurs se fera à champ maximum, la tension étant progressivement élevée aux bornes de la génératrice du groupe Ward Léonard utilisée pour ce démarrage.

La répartition égale de la charge sera assurée à tout moment entre les 2 groupes Ward Léonard dans le cas où ces groupes seront utilisés pour un démarrage et une marche à pleine puissance des six ventilateurs.

Notre installation comporte également la fourniture de tout l'appareillage électrique de protection, contrôle et sécurité de l'ensemble du matériel depuis la source d'énergie H. T. 15 750 volts jusqu'aux moindres rhéostats de réglage.

Tous ces appareils sont très largement dimensionnés et peuvent supporter sans aucun inconvénient d'importantes surcharges tant mécaniques qu'électriques.

En particulier, le démarrage et le réglage de la vitesse des moteurs d'hélice pourront être effectués à distance du poste de commande placé dans le sous-sol de la soufflerie, l'opérateur pouvant lire à chaque instant la vitesse de chacun des moteurs utilisés.

La vitesse sera même réglable séparément pour chaque moteur, puis au moyen du rhéostat général pour l'ensemble des moteurs.

Services auxiliaires.

Pour l'alimentation des services auxiliaires de la Soufflerie un groupe convertisseur alternatif-continu de 250 kws à 1 000 t/m (attaque par moteur asynchrone 3 000 volts) sera également installé.



COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Décès

— Nous apprenons la mort de M. Lucien **Mi-chaux**, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien conseiller d'Etat, ancien directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics, officier de la Légion d'honneur, décédé en son domicile à Paris, 11, avenue Jules-Janin.

Ses obsèques ont été célébrées le mercredi 13 mars, en l'église Notre-Dame-de-Grâce de Passy.

~~~~~

## Changements d'adresses

### *Ponts et chaussées :*

Ingénieur en chef :

M. **Masselin**, 7, rue Richer-de-Belleval, Montpellier.

Ingénieurs ordinaires :

MM. **Besson**, 94, rue de Varenne, Paris 7<sup>e</sup>

**Bonfils**, Directeur de la Société Lyonnaise des Eaux et de l'Éclairage, 80, rue Spontini, Paris-16<sup>e</sup>.

**Bordier**, 42, rue de Dantzig, Paris-15<sup>e</sup>.

**Bricka**, Iraq Petroleum Company, Khan Antoun Bey, Beyrouth (Syrie).

**Souscripteur perpétuel**

**Sigmann**, Directeur des Travaux Publics, Douala (Cameroun).

### *Mines :*

Inspecteur général :

M. **Guillaume**, 54, rue Perronet, Neuilly-sur-Seine.

Ingénieur ordinaire :

M. **Goguel**, 100, rue du Bac, Paris-7<sup>e</sup>.

Élève Ingénieur.

M. **Allais**, maison des mines, 270, rue Saint-Jacques, Paris-5<sup>e</sup>.

~~~~~

Souscripteur perpétuel

M. **Launay**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

~~~~~

## Adhésion nouvelle

M. **Estival**, Ingénieur des mines.

▼

# NOMINATIONS

---

Par arrêté du 12 avril 1935, M. **Bichelonne**, Ingénieur ordinaire des Mines, a été nommé, jusqu'au 31 décembre 1936, membre de la Commission centrale des Machines à vapeur, en remplacement de M. **Roy**, Ingénieur en chef, mis, sur sa demande, en disponibilité.

M. Bichelonne remplira, durant l'année 1935, les fonctions de secrétaire de la Commission.

~~~~~

Par arrêté en date du 10 avril 1935, M. **Jay**, Ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées a été chargé sur sa demande, à dater du 16 avril 1935, à la résidence de Montbéliard, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bloch**, précédemment appelé à une autre destination, savoir :

1^o Arrondissement de Montbéliard du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Doubs;

2^o Arrondissement de Montbéliard du service du canal du Rhône au Rhin.

Il sera attaché, en outre, au service du Contrôle de l'Exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département du Doubs.

~~~~~

Par arrêté du 10 avril 1935, M. **Giacobbi**, Ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées, à Sousse, remis par le ministère des Affaires étran-

gères à la disposition de l'administration des Travaux Publics, a été chargé, à la résidence de Clermont-Ferrand, de l'arrondissement de l'ouest du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Puy-de-Dôme, en remplacement de M. **Saulgeot**, précédemment appelé à une autre destination.

Il sera attaché en outre au Service du Contrôle de l'Exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département. Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> avril 1935.

~~~~~

Par arrêté du 10 avril 1935, M. **Franç**, Ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées, qui a souscrit l'engagement de servir pendant six ans dans les colonies françaises, a été mis, à dater du 1^{er} avril 1935, à la disposition du ministère des Colonies, pour être affecté à un emploi de son grade à la Martinique. Il sera placé pour une période de cinq ans dans la situation de service détaché.

~~~~~

Par décret du 13 avril 1935, M. **Armanet**, Ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des mines, à Saint-Etienne, a été nommé sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1935, professeur titulaire, à titre d'occupation principale, du cours d'exploitation des mines à l'Ecole Nationale supérieure des Mines, en remplacement de M. **Le Sueur**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

▼

# MUTATIONS

Par arrêté du 15 mars 1935, M. **Duriez**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Arras, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été chargé, sur sa demande, à la résidence d'Evreux, à dater du 16 mars 1935, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Salmon, décédé, savoir :

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

2<sup>o</sup> Service maritime du même département;

3<sup>o</sup> Service hydrométrique et d'annonce des crues de l'Eure (dans le département de l'Eure).

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.



Par arrêté du 15 mars 1935, M. **Meriaux**, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, qui a souscrit l'engagement de servir pendant six ans dans les colonies françaises, a été mis, à dater du 1<sup>er</sup> mars 1935, à la disposition du ministère des colonies, pour être affecté à un emploi de son grade en Indochine.

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



Aux termes d'un arrêté en date du 23 mars 1935, M. **Reufflet**, ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des mines, remis par le ministère des affaires étrangères à la disposition de l'administration des travaux publics, sera attaché au service du contrôle de l'exploitation technique, du matériel et de la traction des chemins de fer d'intérêt général (ingénieur en chef du contrôle des réseaux du Nord, Est et Alsace et Lorraine).

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> avril 1935.



Aux termes d'un arrêté en date du 23 mars 1935, M. **Roux**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des mines, remis par le ministère des colonies à la disposition de

l'administration des travaux publics, a été mis à la disposition du ministère des affaires étrangères pour être chargé des fonctions de chef du service des mines à la direction générale des travaux publics de la régence de Tunis.

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

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> avril 1935.



Par arrêté en date du 30 mars 1935, M. **Richard**, ingénieur en chef des mines, ingénieur en chef du contrôle du réseau de l'Etat, a été désigné pour remplir, par intérim, en sus de ses attributions, les fonctions d'adjoint au directeur du contrôle de l'exploitation technique, du matériel et de la traction.

Cette disposition aura son effet à dater du 1<sup>er</sup> avril 1935.



Par arrêté en date du 5 avril 1935, M. **Aron**, inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, remis par le ministère du travail à la disposition de l'administration des travaux publics et placé, après avis du comité d'avancement, dans le cadre ordinaire des inspecteurs généraux de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, a été chargé du service d'inspection des contrôles locaux de l'exploitation et du travail des voies ferrées d'intérêt local en remplacement de M. **Kauffmann**, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

L'effet de cette disposition remontera au 1<sup>er</sup> mars 1935.



Par arrêté du 5 avril 1935, M. **Ricard**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des mines, à Douai, a été mis à la disposition du ministère du commerce et de l'industrie, à dater du 1<sup>er</sup> avril 1935, pour remplir les fonctions d'enquêteur technique.

Il sera considéré comme étant placé dans la situation de service détaché.



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

## **Conseil d'administration de la caisse autonome mutuelle des retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.**

Par arrêté ministériel du 20 mars 1935, ont été nommés, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1935, membres du conseil d'administration de la caisse autonome mutuelle de retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways :

M. **Le Roux**, inspecteur général des ponts et chaussées, représentant du ministre des travaux publics.

M. Lassalle, député, conseiller général des Landes.

M. Constantin, conseiller général de la Vendée.

M. Demellier, sénateur, président du conseil général des Deux-Sèvres.



## **Représentation des fonctionnaires et agents du ministère auprès des comités d'avancement et du conseil d'enquête.**

Le ministre des travaux publics.

Vu l'arrêté du 31 décembre 1911, modifié par arrêtés des 20 mai 1921, 5 novembre 1921, 20 novembre 1923, 4 mai 1925, 4 décembre 1925, 16 novembre 1926, 3 décembre 1929 et 5 avril 1932, organisant la représentation des fonctionnaires et agents du ministère des travaux publics auprès des comités d'avancement et du conseil d'enquête ;

Sur la proposition du directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale,

Arrête :

Les dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 7 de l'article 3 et les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 de l'article 8 de l'arrêté susvisé du 31 décembre 1911, modifié par arrêtés des 20 mai 1921, 5 novembre 1921, 20 novembre 1926, 4 mai 1925, 4 décembre 1925, 16 novembre 1926, 3 décembre 1929 et 5 avril 1932 sont modifiées comme il suit, savoir :

*Art. 3, § 1<sup>er</sup>.* — Tous les quatre ans, les fonctionnaires et agents appartenant à chacun de ces groupes

ou à chacune de ces catégories élisent parmi eux deux listes de quatre délégués...

§ 7. — Les délégués sont élus pour quatre ans, leur mandat ne peut être renouvelé qu'une fois.

*Art. 8, §§ 1<sup>er</sup> et 2.* — Lorsque tous les bulletins de vote sont parvenus au ministre, il est procédé à leur dépouillement par une commission nommée par lui et comprenant :

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées, président.

Un inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

Trois ingénieurs des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées).

Un ingénieur des travaux publics de l'Etat (service des mines).

Deux inspecteurs du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer.

Trois adjoints techniques des ponts et chaussées ou des mines.

Deux agents de bureau.

Un garde de navigation.

Un éclusier chef.

Deux éclusiers.

Les membres de la commission sont nommés par le ministre parmi les fonctionnaires et agents en résidence à Paris ou aux abords immédiats.

.....

Fait à Paris, le 5 avril 1935.

Henri Roy.



## **Commission chargée, en exécution de la loi du 9 avril 1935, de donner son avis sur la révision des décrets des 4 avril, 10 mai et 28 octobre 1934 relatifs aux pensions d'ancienneté.**

Le Président de la République française,

Vu la loi du 9 avril 1935 instituant une commission chargée de donner son avis sur les modifications qu'il pourrait y avoir lieu d'apporter aux décrets des 4 avril, 10 mai et 28 octobre 1934 portant réforme du régime des pensions d'ancienneté ;

Sur la proposition du président du conseil et du ministre des finances,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — La commission chargée d'étudier les revendications et les suggestions formulées au sujet du régime des pensions d'ancienneté et de donner son avis sur les modifications qu'il pourrait y avoir lieu d'apporter aux décrets des 4 avril, 10 mai et 28 octobre 1934 portant réforme de ce régime, est composée comme suit :

M. Babaud-Lacroze, sénateur, président.

M. Le Gorgeu, sénateur.

M. Tranchand, député.

M. Mazé, député.

M. Marcombes, député.

M. Amet, président de chambre à la cour des comptes.

Le directeur du budget et du contrôle financier.

Le directeur de la dette inscrite.

Un représentant du ministre de la guerre.

Le directeur de la liquidation au ministère des pensions.

M. Buisson, président de l'association nationale des officiers en retraite des armées de terre, de mer et de l'air.

M. Bienaymé de La Motte, président de l'entente générale des retraités civils et militaires de France et des colonies.

M. Hennequin, président de l'union syndicale des pensionnés civils et militaires de France et des colonies.

M. Neumeyer, représentant de la fédération générale des fonctionnaires.

Un représentant de la fédération nationale des travailleurs des postes, télégraphes et téléphones.

Des membres du conseil d'Etat, de la cour des comptes et de l'inspection générale des finances pourront être adjoints à la commission en qualité de rapporteurs

Un sous-chef de bureau à la direction de la dette inscrite remplira les fonctions de secrétaire.

Art. 2. — La commission prévue à l'article précédent donnera son avis sur les modifications à apporter au décret du 28 octobre 1934 concernant les pensions locales d'Alsace et de Lorraine. Elle sera complétée, pour les délibérations relatives à cet objet, par le directeur général des services d'Alsace et de Lorraine ou son représentant et par M. Heusner, président de la fédération des fonctionnaires d'Etat d'Alsace et de Lorraine.

Art. 3. — La commission prévue à l'article 1<sup>er</sup> donnera son avis sur les modifications à apporter aux décrets du 28 octobre 1934 concernant les régimes de retraites des ouvriers des établissements industriels de l'Etat et des ouvriers de l'Imprimerie nationale. Elle sera complétée, pour les délibérations relatives à ces objets, par le directeur du contrôle des administrations financières et des dépenses engagées et, respectivement, pour chacun des régimes de retraites précités, par M. Thévenard, délégué de la fédération nationale des travailleurs de l'Etat, en ce qui concerne le régime des retraités des établissements industriels de l'Etat, et par M. Maraux, président de l'association des retraités et futurs retraités de l'Imprimerie nationale, en ce qui concerne le régime des retraités de l'Imprimerie nationale.

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

Fait à Paris, le 9 avril 1935.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le président du conseil,*

P.-E. FLANDIN.

*Le ministre des finances,*  
GERMAIN-MARTIN.

# Modifications dans la répartition des Services

## Contrôle de l'exploitation technique du matériel et de la traction des chemins de fer.

Le ministre des travaux publics,

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

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

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

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — L'article 4 de l'arrêté du 12 janvier 1918 et l'article 9 de l'arrêté du 16 avril 1919, modifiés par l'arrêté du 27 mai 1930, sont à nouveau remplacés par les dispositions suivantes.

Art. 4. — Le service du contrôle de l'exploitation technique, du matériel et de la traction comprend :

a) Un ingénieur en chef adjoint au directeur;

b) Quatre ingénieurs en chef, chefs de services, chargés respectivement de l'examen de toutes les questions d'exploitation technique (règlements, mouvement, projets de gare, projets de signaux et d'enclenchements, enquêtes des accidents) concernant l'un des groupes de réseaux ci-après :

État,

Nord, Est, Alsace et Lorraine,

Paris-Orléans et Midi,

Paris-Lyon-Méditerranée.

Ces quatre ingénieurs en chef seront, en outre, chargés en sus du contrôle de leur réseau ou groupe de réseaux, de l'étude de questions générales intéressant l'ensemble des réseaux, l'un d'entre eux pourra être adjoint au directeur du contrôle de l'exploitation technique, du matériel et de la traction, concurremment avec l'ingénieur en chef adjoint mentionné au paragraphe a ci-dessus;

c) Un ingénieur ordinaire ou ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines affecté à la direction du contrôle pour les questions de matériel et de traction;

d) Un ingénieur ordinaire ou ingénieur en chef des

ponts et chaussées ou des mines adjoint au directeur général des chemins de fer et des routes.

Sont promus ou maintenus dans les fonctions indiquées ci-dessus :

a) M. N..., ingénieur ordinaire ou ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines, adjoint au directeur;

b) M. **Richard**, ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des mines, ingénieur en chef du contrôle du réseau de l'État.

M. **Raby**, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des mines, ingénieur en chef du contrôle des réseaux de Paris-Orléans et du Midi.

M. N..., ingénieur en chef du contrôle des réseaux du Nord, Est et Alsace et Lorraine.

M. **Créange**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, faisant fonctions d'ingénieur en chef du contrôle du réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

c) M. **Bichelonne**, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des mines, affecté à la direction pour les questions se rattachant spécialement au matériel et à la traction;

d) M. Henri **Michel**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, adjoint au directeur général des chemins de fer et des routes.

Sont chargés des premiers arrondissements de contrôle et adjoints aux ingénieurs en chef du contrôle de leurs réseaux respectifs, qu'ils pourront suppléer pour l'ensemble de leurs attributions :

De l'État : M. N..., ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ou des mines.

Du Paris-Orléans-Midi : M. **Dodu**, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des mines.

Du Nord, de l'Est : M. **Godin**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées.

Du Paris-Lyon-Méditerranée : M. **Prot**, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées.

Art. 2. — Le personnel des bureaux est mis à la disposition du directeur du contrôle de l'exploitation technique, du matériel et de la traction, qui l'utilisera suivant les nécessités du service.

Art. 3. — Le présent arrêté aura son effet à dater du 16 mars 1935.

Fait à Paris, le 15 mars 1935.

Henri ROY.



# QUESTIONS ÉCRITES

J. O. du 22 mars 1935.

**11144. — M. Ernest Pezet** demande à **M. le ministre des travaux publics** quel est le nombre, par département, de kilomètres de routes départementales passés, à partir de 1930, à la charge de l'État (*Question du 18 janvier 1935*.)

*Réponse.* — Les longueurs, par département, des routes départementales classées dans la voirie nationale depuis 1930 sont les suivantes: Ardèche, 408 kilomètres; Charente, 347; Charente-Inférieure, 416; Corse, 24; Drôme, 247; Haute-Garonne, 307; Gers 414; Loir-et-Cher 442; Lot-et-Garonne, 235; Maine-et-Loire, 527; Mayenne, 324; Meurthe-et-Moselle, 348; Nord, 309; Basses-Pyrénées, 380; Haut-Rhin, 257; Savoie, 385; Haute-Savoie, 231; Seine, 75; Seine-et-Marne, 473.

J. O. du 2 avril 1935

**11009. — M. Adrien Dariac**, demande à **M. le ministre des travaux publics** de lui faire connaître, pour chaque département, la longueur kilométrique des chemins de fer et tramways départementaux dont l'exploitation a été abandonnée. (*Question du 10 janvier 1935*.)

*Réponse.* — Relevé kilométrique, par département, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways déclassés, ou dont l'exploitation a été abandonnée :

| DEPARTEMENTS             | LIGNES DÉCLASSÉES  |                 | EXPLOITATION suspendue | TOTAL |
|--------------------------|--------------------|-----------------|------------------------|-------|
|                          | après exploitation | non construites |                        |       |
|                          | kilomètres         | kilomètres      |                        |       |
| Ain. . . . .             | »                  | »               | 12                     | 12    |
| Aisne. . . . .           | 12                 | 39              | 74                     | 125   |
| Allier. . . . .          | 29                 | »               | »                      | 29    |
| Alpes-Maritimes. . . . . | 320                | »               | 12                     | 332   |
| Ardèche. . . . .         | 149                | »               | »                      | 149   |
| Ariège. . . . .          | 16                 | »               | 15                     | 31    |
| Aude. . . . .            | 318                | »               | »                      | 318   |
| Aveyron. . . . .         | 3                  | »               | »                      | 3     |
| Belfort. . . . .         | »                  | »               | 40                     | 40    |
| Calvados. . . . .        | »                  | »               | 215                    | 215   |
| Charente. . . . .        | »                  | »               | 17                     | 17    |
| Charente-Infér. . . . .  | »                  | »               | 33                     | 33    |
| Corrèze. . . . .         | 86                 | »               | »                      | 86    |
| Dordogne. . . . .        | »                  | »               | 117                    | 117   |
| Doubs. . . . .           | »                  | »               | 19                     | 19    |
| Eure. . . . .            | »                  | »               | 2                      | 2     |

| DEPARTEMENTS              | LIGNES DÉCLASSÉES  |                 | EXPLOITATION suspendue | TOTAL |
|---------------------------|--------------------|-----------------|------------------------|-------|
|                           | après exploitation | non construites |                        |       |
|                           | kilomètres         | kilomètres      |                        |       |
| Eure-et-Loir. . . . .     | »                  | »               | »                      | 9     |
| Finistère. . . . .        | »                  | »               | 58                     | 58    |
| Gard. . . . .             | 1                  | »               | 2                      | 3     |
| Gironde. . . . .          | 73                 | »               | »                      | 73    |
| Hérault. . . . .          | 27                 | »               | 9                      | 36    |
| Ille-et-Vilaine. . . . .  | 12                 | »               | »                      | 12    |
| Indre-et-Loire. . . . .   | »                  | »               | 3                      | 3     |
| Jura. . . . .             | »                  | »               | 39                     | 39    |
| Landes. . . . .           | 11                 | »               | »                      | 11    |
| Loir-et-Cher. . . . .     | »                  | »               | 448                    | 448   |
| Loire. . . . .            | »                  | 44              | 5                      | 49    |
| Loiret. . . . .           | »                  | »               | 166                    | 166   |
| Lot. . . . .              | »                  | »               | 10                     | 10    |
| Lot-et-Garonne. . . . .   | »                  | »               | 120                    | 120   |
| Maine-et-Loire. . . . .   | 17                 | »               | »                      | 17    |
| Manche. . . . .           | »                  | »               | 159                    | 159   |
| Mayenne. . . . .          | »                  | »               | 36                     | 36    |
| Mthe-et-Moselle. . . . .  | 1                  | »               | »                      | 1     |
| Meuse. . . . .            | 16                 | »               | »                      | 16    |
| Moselle. . . . .          | 6                  | »               | 24                     | 31    |
| Nord. . . . .             | 125                | »               | 20                     | 145   |
| Oise. . . . .             | 31                 | »               | »                      | 31    |
| Orne. . . . .             | »                  | »               | 22                     | 22    |
| Pas-de-Calais. . . . .    | 32                 | »               | »                      | 32    |
| Puy-de-Dôme. . . . .      | 15                 | »               | 12                     | 27    |
| Pyrénées (Bses). . . . .  | 7                  | »               | 170                    | 177   |
| Pyrénées (Htes). . . . .  | 4                  | »               | 40                     | 44    |
| Pyrénées-Orient. . . . .  | »                  | »               | 10                     | 10    |
| Rhin (Haut) . . . . .     | »                  | »               | 10                     | 10    |
| Rhône. . . . .            | »                  | »               | 276                    | 276   |
| Sarthe. . . . .           | 29                 | 69              | 85                     | 183   |
| Savoie. . . . .           | 30                 | »               | »                      | 30    |
| Savoie (Hte) . . . . .    | 84                 | »               | 29                     | 113   |
| Seine. . . . .            | 769                | »               | 38                     | 807   |
| Seine-Inférieure. . . . . | 21                 | »               | »                      | 26    |
| Seine-et-Marne. . . . .   | 2                  | »               | 19                     | 21    |
| Seine-et-Oise. . . . .    | 3                  | »               | »                      | 5     |
| Sèvres (Deux) . . . . .   | »                  | »               | »                      | »     |
| Somme. . . . .            | 20                 | »               | »                      | 20    |
| Tarn. . . . .             | 5                  | »               | »                      | 5     |
| Tarn-et-Garonne. . . . .  | »                  | »               | 182                    | 182   |
| Var. . . . .              | »                  | »               | 5                      | 5     |
| Vaucluse. . . . .         | 18                 | »               | »                      | 18    |
| Vienne. . . . .           | 212                | »               | »                      | 212   |
| Vienne (Hte) . . . . .    | »                  | »               | 8                      | 8     |
| Yonne. . . . .            | »                  | 96              | »                      | 96    |
| Total. . . . .            | 2.504              | 257             | 2.578                  | 5.339 |

En outre, la construction de deux lignes (77 kilomètres) dans la Haute-Savoie et de deux lignes (50 kilomètres) dans les Deux-Sèvres est arrêtée.

# ADJUDICATIONS

---

## AVIS

### DÉPARTEMENT DU LOIRET

#### PONTS ET CHAUSSÉES

#### Route Nationale N° 721

#### Renforcement du Pont suspendu de Jargeau

A une date qui sera fixée ultérieurement, il sera procédé à l'adjudication au rabais sur soumission cachetée des travaux de renforcement des massifs d'amarrage de la poutre de rigidité et des suspentes du pont suspendu de Jargeau, sur la Loire.

Les travaux sont évalués comme suit :

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Travaux à l'entreprise..... | 416.000 fr. |
| Somme à valoir.....         | 33.600 fr.  |
| Total.....                  | 450.000 fr. |



### PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-OISE

#### PONTS ET CHAUSSÉES ROUTES NATIONALES

Il sera procédé, le 7 mai 1935, en l'hôtel de la Préfecture, à 15 heures, à l'adjudication au rabais des travaux suivants :

1° **Travaux de réfection et d'élargissement,**

2° **Fourniture et mise en œuvre d'émulsion de bitume** destinée au revêtement des chaussées.

Le tout formant un ensemble de 9 lots allant de 90.000 à 950.000 francs.

### PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DU CALVADOS

#### PONTS ET CHAUSSÉES ROUTES NATIONALES

Il sera procédé, le mercredi 8 mai, en l'hôtel de la Préfecture, à 15 heures, à l'adjudication au rabais des **fournitures d'émulsion de bitume** nécessaire aux besoins du service ordinaire du Calvados, entre le 1<sup>er</sup> mai 1935 et le 30 avril 1936. Ces fournitures sont évaluées 343.500 francs.



### PREFECTURE DU TARN

#### PONTS ET CHAUSSÉES ROUTES NATIONALES

Il sera procédé, le jeudi 9 mai, en l'hôtel de la Préfecture, à 15 heures, à l'adjudication au rabais des **fournitures de l'essence de tourisme et du carburant « poids lourds »** nécessaires, pour l'année 1935, au fonctionnement des véhicules automobiles du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Tarn.

Le montant total de cette fourniture est évaluée à 205.000 francs.



### PREFECTURE DE L'ALLIER

#### CANAL LATÉRAL A LA LOIRE

Il sera procédé, le vendredi 10 mai 1935, à l'adjudication au rabais des **travaux d'élargissement de la Cuvette, sous les ponts des Oddins et de Pierrefitte.**

Ces travaux sont évalués à 45.000 francs.

**PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT  
DE LA SEINE-INFÉRIEURE**

**PONTS ET CHAUSSÉES**

Il sera procédé, le mercredi 15 mai 1935, en la salle du Conseil de Préfecture, à 15 heures, à l'adjudication au rabais des **travaux de goudronnage de**

**certaines parties des routes nationales du département.**

Ces travaux sont évalués comme suit :

|                             |     |           |
|-----------------------------|-----|-----------|
| Travaux à l'entreprise..... | Fr. | 1.226.500 |
| Somme à savoir.....         |     | 123.500   |
|                             |     | 1.350.000 |
| Total.....                  | Fr. | 1.350.000 |

**RÉSULTATS**

**DÉPARTEMENT DE LA NIÈVRE**

**SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES**

*Adjudication du 2 Février 1935*

pour **fourniture et mise en œuvre de matériaux sur les R. N. N° 7, 79 et 478.**

1<sup>er</sup> Lot. — R. N. N° 7. — Mise en œuvre de matériaux et construction de longeron en béton armé entre les P. K. 96 et 107, 726 (prévision de dépense : 254.550 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

|                                                                                                 |                   |     |     |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----|-----|---|
| — Pierre brute mise en œuvre..                                                                  | le m <sup>3</sup> | Fr. | 12  | » |
| Béton de chaux hydraulique à 160 k. de chaux pour 400 l. de sable et 800 l. de gravier. . . . . | le m <sup>3</sup> |     | 120 | » |

II) Rabais consentis :

|                                                    |    |   |
|----------------------------------------------------|----|---|
| — La Tourangelle, à Tours, <i>adjudicataire</i> .. | 24 | % |
| MM. Petit, à Cosne.....                            | 13 | % |
| Ramage, à Moulins.....                             | 11 | % |
| Puech, à Nevers.....                               | 9  | % |
| Routes et Carrières, à Boissette, par Melun..      | 4  | % |
| MM. Jammet, à Clamecy.....                         | 4  | % |
| Batisse, à Châtillon-sur-Loire.....                | 3  | % |
| Laclotre, à Paris.....                             | 2  | % |
| Leising, à Bourges.....                            | 18 | % |

2<sup>e</sup> lot. — R. N. N° 79. — Fourniture, transport et mise de matériaux, entre les P. K. 5,6 et 7 et entre 10 k2 et 10,6 (prévision de dépense : 77.650 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

|                                                                |                   |    |   |
|----------------------------------------------------------------|-------------------|----|---|
| — Pierre brute mise en œuvre.....                              | le m <sup>3</sup> | 31 | » |
| — Pierre à macadam prise sur wagon à Impry, mise en œuvre..... | le m <sup>3</sup> | 11 | » |

II) Rabais consentis :

|                                      |    |   |
|--------------------------------------|----|---|
| MM. Vivien et Cabanon, à Nevers..... | 13 | % |
| Ortuno, à Leviers (Doubs).....       | 13 | % |
| Laclotre, à Paris.....               | 7  | % |
| Batisse, à Châtillon-sur-Loire.....  | 0  | % |

Une deuxième adjudication entre les deux concurrents ex-æquo a donné :

MM. Vivien et Chabanon, à Nevers, *adjud.* 15 %

3<sup>e</sup> lot. — R. N. N° 478. — Mise en œuvre de matériaux entre les P. K. 5,2 et 18,8 (prévision de dépense : 98.300 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

|                                     |       |   |   |
|-------------------------------------|-------|---|---|
| — Pierre brute mise en œuvre.....   | le mc | 8 | » |
| — Pierre cassée, mise en œuvre..... | le mc | 5 | » |

II) Rabais consentis :

|                                                  |    |   |
|--------------------------------------------------|----|---|
| MM. Bastiannelli, à Montluçon, <i>adjudicat.</i> | 12 | % |
| Routes et Carrières, à Boissettes, par Melun.    | 3  | % |
| MM. Laclotre, à Paris.....                       | 1  | % |
| Dupré, à Cusset (Allier).....                    | 0  | % |

4<sup>e</sup> lot. — R. N. N° 7. — Fourniture de matériaux d'empierrement en gares de Villeneuve-sur-Allier,

Chantenay et Saint-Pierre-le-Moutier (Prévision de dépense : 205.900 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

— Matériaux fournis sur wagon dans l'une des gares ci-dessus..... la tonne 35 50

II) Rabais consentis :

— Dupré, à Cusset (seul soumissionnaire), *adjudicataire*... 0 %

5<sup>e</sup> lot. — R. N. N° 7. — Fourniture de moellons pour blocages entre les P. K. 46,500 et 50,100 (prévision de dépense : 73.500 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

— Moellons rendus à pied d'œuvre.. le m3 24 50

II) Rabais consentis :

|                                                 |      |
|-------------------------------------------------|------|
| MM. Ortuno, à Levier (Doubs), <i>adjudicat.</i> | 12 % |
| Laclotre, à Paris.....                          | 11 % |
| Haran, à Toury.....                             | 10 % |
| Strougar Bojo, à Vézelay.....                   | 9 %  |
| Valet, à Nevers.....                            | 6 %  |
| Puech, à Nevers.....                            | 5 %  |
| Batisse, à Chatillon-sur-Loire.....             | 0 %  |
| Guillemenot, à Corbigny.....                    | 0 %  |

6<sup>e</sup> lot. — R. N. N° 7. — Fourniture de moellons pour blocage entre les P. K. 50,5 et 56,9 (prévision de dépense : 64.670 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

— Moellons rendus à pied d'œuvre.. le m3 22 30

II) Rabais consentis :

|                                                |      |
|------------------------------------------------|------|
| MM. Haran, à Toury, <i>Adjudicataire</i> ..... | 10 % |
| Guillemenot, à Corbigny.....                   | 9 %  |
| Stougar Bojo, à Vézelay.....                   | 9 %  |
| Valet, à Nevers.....                           | 6 %  |
| Puech, à Nevers.....                           | 1 %  |

7<sup>e</sup> lot. — R. N. N° 7. — Fourniture de moellons pour blocages entre les P. K. 56,9 et 58,5 (prévision de dépense : 27.840 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

— Moellons rendus à pied d'œuvre.. le m3 29 90

II) Rabais consentis :

|                                                   |      |
|---------------------------------------------------|------|
| MM. Stougar Bojo, à Vézelay, <i>adjudic.</i> .... | 12 % |
| Guillemenot, à Corbigny.....                      | 11 % |
| Haran, à Toury.....                               | 10 % |
| Le Bitume Liquide, à Paris.....                   | 10 % |
| Valet, à Nevers.....                              | 8 %  |
| Bartot, à Nevers.....                             | 6 %  |
| Batisse, à Chatillon-sur-Loire.....               | 0 %  |

8<sup>e</sup> lot. — R. N. N° 7. — Fourniture de moellons pour blocages entre les P. K. 65 et 68,3 (prévision de dépense : 42.600 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

— Moellons rendus à pied d'œuvre. le m3 21 30

II) Rabais consentis :

|                                                  |      |
|--------------------------------------------------|------|
| MM. Dupart, à Coulanges, <i>Adjudicataire</i> .. | 13 % |
| Stougar Bojo, à Vézelay.....                     | 12 % |
| Haran, à Toury.....                              | 10 % |
| Valet, à Nevers.....                             | 8 %  |
| Puech, à Nevers.....                             | 8 %  |
| Bartot, à Nevers.....                            | 6 %  |
| Batisse, à Chatillon-sur-Loire.....              | 0 %  |
| Guillemenot, à Corbigny.....                     | 0 %  |

~~~~~  
Adjudication du 23 février 1935

pour **fourniture de matériaux et d'émulsion de bitume pour l'entretien des R. N. 7,79 et 478**

1^{er} lot. — R. N. 7. — Fourniture de matériaux entre les P. K. 46,500 et 50,100 (Prévision de dépense : 100.000 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

— Pierre cassée rendue à pied d'œuvre le m3 32,50

II) Rabais consentis :

MM. Bapterosses et Cie, à Briare, <i>adjudicat.</i>	9 %
de Frochard, à Tracy-sur-Loire.....	5 %

2^e lot. — Fourniture d'émulsion de bitume (prévision de dépense : 230.000 fr.).

I) Extrait du détail estimatif :

— Émulsion livrée en vrac, à Nevers. la T.	423 »
— Émulsion livrée en wagon-citerne. la T.	461 »
— Émulsion livrée en fûts..... la T.	478 »

II) Rabais consentis :

MM. Sté Chimique de la Route, à Paris, <i>adj.</i>	20 %
Léon Didier, à Paris.....	19 %
Le Bitume Liquide, à Paris.....	16 %
Sté de la Mailleraye, à Paris.....	15 %
Sté Gle des Rtes Economiques, à Paris	12 %
Cie Lyonnaise des Goudrons et Bitumes, à Lyon.....	10 %
Viasphalte, à Paris.....	10 %
Sté Routière et Chimique Forézienne, à Saint-Etienne.....	0 %



**DÉPARTEMENT
DE LA CHARENTE-INFÉRIEURE**

PONTS ET CHAUSSÉES
et SERVICE VICINAL

Adjudication du 11 mars 1935

pour la **fourniture d'émulsion de bitume asphaltique aux Services Fusionnés du département pendant l'année 1935**

1^{er} lot (prévision de dépense : 430.500 fr.).

Bordereau des prix :

La tonne nette en fûts.....	435 »
La tonne nette en wagon-citerne.....	405 »

Rabais consentis :

— Sté Chimique de la Route, <i>adjudicataire</i>	15 %
— Sté Routière Colas.....	11 %

2^e lot (prévision de dépense : 124.000 fr.).

Bordereau des prix :

La tonne nette en fûts.....	420 »
La tonne nette en wagon-citerne.....	400 »

Rabais consentis :

— Sté Chimique de la Route, <i>adjudicataire</i>	15 %
— Sté Viasphalte.....	14 %
— Sté Routière Colas.....	11 %

3^e lot. — (Prévision de dépense : 1.363.000 fr.).

Bordereau des prix :

— La tonne nette en fûts.....	465 »
— La tonne en wagon-citerne.....	450 »

Rabais consentis :

— Sté Chimique de la Route, <i>Adjudicataire</i>	17 %
— Sté Routière Colas.....	12 %

4^e lot. — (Prévision de dépense : 1.318.475 fr.).

Bordereau des prix :

— La tonne nette en fûts.....	450 »
— La tonne nette en wagon-citerne.....	425 »

Rabais consentis :

— Société Routière Colas, <i>adjudicataire</i>	14 %
— Sté Chimique de la Route.....	12 %



DÉPARTEMENT DE L'OISE

PONTS ET CHAUSSÉES
et SERVICE VICINAL

**Routes Nationales et Chemins
de grande communication**

Adjudication du 9 Mars 1935

pour **fourniture d'émulsion de bitume asphaltique** (380 T.)
à l'Arrondissement Sud-Est
et comportant une prévision de dépense de 155.800 fr.

I) Extrait du Bordereau des prix :

— Fourniture d'émulsion dosée à 50 % de bitume pur livrée en fûts de 200 litres environ dans une gare quelconque des lignes d'intérêt général ou d'intérêt local du département ou des cantons limitrophes, y compris transport du lieu de production à la gare de livraison, location des fûts pendant le délai prévu et frais de transport en retour des fûts vides d'une gare quelconque au lieu de production. la tonne 410 »

II) Rabais consentis :

— Cie Gle des Goudrons et Bitumes, Paris, adjudicataire.	9 %
Lassailly et Bichebois, à Issy-les-Moulin.	7 %
Rol-Lister et Cie, à Paris.	7 %
Sté Gle des Routes Économiques, à Paris.	5 %
Le Bitume Liquide, Paris.	4 %
Sté de la Mailleraye, à Paris.	3 %
Lacoeuche, à Béthune	2 %



Adjudication du 30 mars 1935

pour la **fourniture de 300 tonnes de bitume asphaltique**, à l'arrondissement Ouest et comportant une prévision de dépense de 102.000 fr.

I) Extrait du bordereau des prix.

— Fourniture de bitume asphaltique en fûts fer perdus dans les conditions indiquées au cahier des charges, sur wagon rendu en gare de Beauvais (Oise) sur un branchement particulier du Service vicinal. la tonne 340 »

II) Résultats de l'adjudication.

— Raffinerie de Pétrole de la Gironde, à Paris, majoration	20 %
Sté Ame des Pétr. Jupiter, à Paris, maj.	25 %
Sté Pétronaphte, à Paris, majoration.	25 %
Standard Franco Américaine de Raffinage, Paris, majoration.	25 %

DÉPARTEMENT DU PUY-DE-DOME

PONT'S ET CHAUSSÉES
ROUTES NATIONALES

Adjudication du 30 Mars 1935

pour **fourniture d'émulsion de bitume et mise en œuvre de goudron et d'émulsion de bitume sur les routes nationales**, du 1^{er} avril 1935 au 31 mars 1936, et comportant une prévision de dépense de 1.600.000 fr.

I. — Extrait du détail estimatif

Emulsion de bitume de la catégorie A, en fûts, rendue toutes gares du département, la tonne	430 »
Emulsion de bitume de la catégorie A, en vrac, rendue toutes gares du département la tonne	420 »
Plus-value aux prix ci-dessus pour l'émulsion fabriquée avec du bitume de la catégorie B, la t.	40 »
Transport par voie de terre de goudron ou d'émulsion de bitume :	
en fûts, la t.	21 »
en vrac, la t.	15 »
Dépotage de goudron, la t.	20 »
Dégourdissage de goudron, la t.	8 »
Balayage de chaussées revêtues d'un enduit hydrocarboné, le m ²	0 04
Balayage et grattage de chaussées non revêtues d'un enduit hydrocarboné, la t.	0 45
Répardage d'émulsion de bitume, la t.	90 »
Répartition et répardage de sable ou gravillon, le m ³	8 »
Plus-value pour sablage ou gravillonnage par des moyens mécaniques, le m ³	4 »
Cylindrage de l'enduit, le m ²	0 08

II. — Rabais consentis

Sté « Le Bitume Liquide », adjudicataire.	6 %
C ^{ie} Lyonnaise des Goudrons et Bitumes.	4 %
Sté Routière Colas.	1 %
Sté Générale des Routes Économiques.	1 %
Sté de la Mailleraye.	0 %

**DÉPARTEMENT
DES BOUCHES-DU-RHONE**

SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES

Adjudication du 4 avril 1935

pour **fourniture de 1.050 tonnes environ
d'émulsion de bitume asphaltique pour entre-
tien des R. N.**

faite en 1934. Le tableau récapitulatif ci-après donne les prix d'application obtenus en 1934 et 1935, compte tenu du rabais :

	Prix de 1934	Prix de 1935
Lots n° 1 et 3.....	352 35	316 80
	361 05	326 40
	413 25	388 60
Lot n° 2.....	340 20	310 20
	348 60	319 60
	399 00	380 70

I. — Extrait du bordereau des prix

Emulsion de bitume livrée sur camion citerne à l'usine ou dans un dépôt de fournisseur situé dans le département, la t...	330 »
Emulsion livrée en fûts métalliques prêtés gratuitement pendant trois mois, à l'usine ou dans un dépôt du fournisseur situé dans le département, la t.....	340 »
Emulsion livrée en fûts métalliques prêtés gratuitement pendant trois mois en un point quelconque des routes nationales, la tonne.....	405 »

II. — Rabais consentis

1^{er} lot. — Arrondissement de Marseille, moins la partie de l'arrondissement de Martigues, à l'ouest de l'Étang de Berre (300 tonnes environ, prévision de dépense : 108.000 fr.) :

Société « La Route », à Valence, *adjudicataire* à 4 %.

2^e lot. — Arrondissement d'Aix (35 tonnes environ, prévision de dépense : 126.000 fr.) :

Société « La Route », à Valence, *adjudicataire* à 6 %.

3^e lot. — Arrondissement d'Arles, plus la partie de la subdivision de Martigues, à l'ouest de l'Étang de Berre (400 tonnes environ, prévision de dépense : 144.000 fr.) :

Société Chimique de Gerland, à Marseille, *adjudicataire* à 4 %.

La Société Chimique de Gerland a fait en outre un rabais de 2 % sur le 2^e lot.

P. S. — Une adjudication d'une importance sensiblement égale et en tous points comparable avait été

**DÉPARTEMENT
DE SAONE-ET-LOIRE**

SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES

Adjudication du 8 avril 1935

pour **élargissement de la chaussées des Routes Nationales n° 6, 75 et 79.**

I. — Extrait du détail estimatif

Terrassements, le m ²	4 »	4 50	2 50
Plus-value pour récupération matériaux, le m ³	10 »	15 »	20 »
Sable pour fondation, le m ³	22 »	20 »	
Moellons pour blocage, le m ³ 26 50,	22 »	15 »	
Pierre pour macadam, le m ³	32 »	23 »	
Sable d'agrégation, le m ³ . 20 »,	15 »	10 »	
Pose de blocage, le m ²	2 50,	1 25	
Répandage de pierres cassées, le m ³		1 80	
Pierre pour macadam, raccordement chaussée, le m ³	32 »	23 »	
Sable de matelas, le m ³		15 »	
Grès ou porphyre pour macadam, le m ³		42 50	
Confection de l'empierrement cylindré, le m ²		2 75	

II. — Rabais consentis

1^{er} lot. — R. N. n° 75. Élargissement de la chaussée entre les P. K. 16,900 et 18,521 (prévision de dépense : 72.000 fr.) :

M. Fioramonti, 6, avenue de Marbotte, à Dijon, *adjudicataire* 9 %

2^e lot. — R. N. n° 6. Elargissement de la chaussée entre les points kilométriques 55 et 58 (prévision de dépense : 58.000 fr.) :

MM.

Fioramonti, à Dijon, *adjudicataire*..... 8 %
Pilière 5 %
Blanchin 0 %

3^e lot. — R. N. n° 79. Elargissement de la chaussée entre les P. K. 92,500 et 94,500, et 97, et 98 (prévision de dépense : 150.000 fr.) :

MM.

Savy, à Bourg, *adjudicataire*..... 42 %
Marbeau et Roux 41 %
Chaboud, à Lyon 38 %
Pilière 36 %
Veyret, à Liergues..... 31 %
Bernard, à Régnv 28 %
Tilleul 25 %
Henri Robin 24 %
Martin, à Chagny 22 %
Carrières des Mouilles 16 %
Pierre Terrade 14 %

4^e lot. — R. N. n° 79. Elargissement de la chaussée entre les P. K. 107 et 109,970 (prévision de dépense : 150.000 fr.) :

MM.

Chaboud, 12, chemin de Monplaisir, à Lyon, *adjudicataire* 44 %
Veyret, à Liergues 38 %
Bernard, à Régnv 38 %
Pilière 33 %
Henri Robin 27 %
Berthoux 26 %
Rochette, à Cluny 21 %
Martin, à Chagny 20 %
Carrières des Mouilles 13 %
Lacharme 12 %

DÉPARTEMENT DE LA MEUSE

PONTS ET CHAUSSÉES SERVICE HYDRAULIQUE

Adjudication du 11 avril 1935

pour **travaux de curage du canal dérivé de l'Ornain à Bar-le-Duc**, et comportant une prévision de dépense de 97.560 fr.

I. — Extrait du détail estimatif et du cahier des charges

Déblais de toute nature, le m³..... 20 »
Lieux de dépôt à rechercher par l'entrepreneur et à ses frais, dans un rayon de 3 km.
Longueur du canal : 2.800 m.
Largeur : 5 m. environ.
Accès du canal mis à sec : par les ponts qui le franchissent par une rive de 1.200 m. de longueur.

II. — Rabais consentis

MM.

Boffel, à Beaumont-sur-Oise, *adjudicataire*.. 41 %
Bichaton et C^{ie}, à Bar-le-Duc..... 11 %
Martin, Aimé, à Dijon..... 6 %
Latourte, à Mauvages 5 %
Allard, à Nancy 1 %

DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

PONTS ET CHAUSSÉES

Adjudication du 6 avril 1935

pour **travaux à exécuter sur des routes nationales.**

1^{er} lot. — R. N. 3. Convertissement de la chaussée pavée en chaussée empierrée entre 11 k. 000 et 12 k. 200, aux environs de Fresnes-sur-Marne.

Prévision : 285.000 fr.

Extrait du détail estimatif :

Démontage de bordures de trottoirs, le ml... 0 45
Démontage de chaussée pavée, le mq..... 1 30

Terrassements, le mc.....	4 75
Règlement de forme, le mq.....	0 45
Fourniture et mise en œuvre de mâchefer, le mc.	54 »
Béton de ciment de laitier, le mc.....	90 »
Façon de pavage, le mq.....	3 40
Façon de blocage, le mq.....	2 60
Fourniture de pierres de blocage, le mc.....	33 50
Fourniture de gravier tiré, le mc.....	31 »
Fourniture de sable pour pavage, le mc.....	24 »

Rabais consentis

MM.

Debarle, 41, rue de l'Ourcq, à Paris, <i>adjudi- cataire</i>	14 %
Levasseur, au Raincy	13 %
Pegaud, à Chalette	9 %
Gallois, à Annet	3 %
Rol Lister, à Paris	0 %

2° lot. — R. N. 3. Réfection de bordures de trottoirs et caniveaux entre 13 k. 300 et 14 k. 020, au territoire de Charmentray.

Prévision : 48.800 fr.

Extrait du détail estimatif

Béton de ciment Portland, le mc.....	95 »
Sable gravier pour pavage, le mc.....	24 »
Dépose de bordures de trottoirs, le ml.....	0 45
Démontage de caniveaux pavés, le mq.....	0 50
Façon de pavage, le mq.....	3 40
Pose de bordures avec joints au mortier, le ml.	1 50

Rabais consentis

MM.

L'Hoste et C°, à Meaux, <i>adjudicataires</i>	26 %
Debeauvais, à Trilbardou.....	15 %
Levasseur, au Raincy	11 %
Debarle, à Paris	10 %
Mazataud, à Isles-les-Meldeuses	10 %
Dominique, à Clichy	4 %
Chocq, à Saint-Thibault-des-Vignes	2 %
Genissel, à Lagny	0 %

3° lot. — R. N. 3. Construction de bordures de trottoirs et caniveaux entre les P. K. 28,189 et 28,500, au territoire de Trilport.

Prévision : 30.200 fr.

Extrait du détail estimatif

Sable gravier pour pavage, le mc.....	23 »
Béton de ciment de Portland, le mc.....	95 »
Déblais, le mc.	5 »
Pose de bordures avec joints mortier, le ml.	2 40
Façon de caniveaux pavés, le mq.....	3 30
Construction de bordures en béton, le ml...	15 50
Pavés 14/20/16 de démontage en granit, le mille	1.200 »

Rabais consentis

MM.

Demay, à Meaux, <i>adjudicataire</i>	22 %
Mazataud, à Isles-les-Meldeuses	18 %
L'Hoste et C°, à Meaux.....	18 %
Colas, 7, rue Thiers, La Ferté-sous-Jouarre	3 %

4° lot. — R. N. 34. Construction d'une chaussée en béton entre les P. K. 8,588 et 9,120, dans la traverse de Pomponne.

Prévision : 170.800 fr.

Extrait du détail estimatif

Démontage de chaussée pavée avec revête- ment bitumineux et nettoyage des pavés, le mq.	3 50
Démontage de chaussée empierrée, le mq....	2 90
Pose de bordures de trottoirs avec semelle et contrefort en béton et joints mortiers, le ml.	11 »
Construction de chaussée en béton, le mq...	33 »
Raccords de chaussée pavée sur sable, le mq.	8 »
Raccords de trottoirs pavés sur sable, le mq.	9 »
Raccords de trottoirs à bain de mortier à joints coulés, le mq.	15 »
Raccords de trottoirs à bain de mortier et joints tirés au fer, le mq.....	18 »

Rabais consentis

Le « Solidilit Français », 35, rue de Lyon, à Paris, <i>adjudicataire</i> , rabais.....	8 %
--	-----

MM.

Peulabeuf, 18, boul. de Strasbourg, Arras..	8 %
Rol Lister et C ^{ie} , à Paris.....	0 %
Debarle, à Paris	0 %
Greco.....	augm. 22 %
Cailledrat, à Paris	10 %
Sté Pavages et Asphaltes, à Paris.....	4 %

5° lot. — R. N. 34. Construction de bordures de trottoirs et caniveaux entre les P.K. 13.300 et 14.750, aux territoires de Montevrain et Chessy.

Prévision : 80.000 fr.

Extrait du détail estimatif

Bordures de trottoirs en grès d'échantillon 16/30, le ml.	15 »
Sable gravier pour pavage, le mc.	30 »
Pierre à blocage, le mc.	40 »
Béton de ciment de laitier mis en œuvre, le mc.	95 »
Terrassements, le mc.	5 »
Démontage de caniveaux pavés, le mc.	0 50
Pose de bordures sur béton, le ml.	1 70
Pose de caniveaux à un rang de pavés sur béton ou sur sable, le ml.	1 20
Façon de blocage, le mq.	3 »
Transport de matériaux de toute nature à une distance inférieure à 7 km., le mck.	2 10
Transport de matériaux de toute nature à une distance supérieure à 7 mck.	1 40

Rabais consentis

MM.

Gallois, à Annet, <i>adjudicataire</i>	19 %
Chocq, à Saint-Thibault-des-Vignes	17 %
Marsaly, à Boutigny	15 %
Genissel, à Lagny	9 %
Allary, à La Ferté-Alais	7 %
Routes et Carrières, à Boissettes	7 %
Dominique, à Clichy	3 %

6° lot. — R. N. 303. Elargissement de la chaussée à 6 mètres entre les P. K. 9.400 et 10.300, au territoire de Bussy-Saint-Georges.

Prévision : 47.000 fr.

Extrait du détail estimatif

Fouille en rigole, le mc.	5 »
Plus-value pour démolition de chaussée empierrée, avec récupération et emploi des matériaux, le mc.	5 »
Fourniture de pierre à blocage, le mc.	55 »
Fourniture et répandage de cailloux, le mc.	60 »

Rabais consentis

MM.

Riester, à Coulommiers, <i>adjudicataire</i>	27 %
Geoffroy, à Favières	23 %

Salvador, à la Chapelle-sur-Crécy
 18 % || Dantan, à Baily-Carrois | 9 % |
| Chocq, à Saint-Thibault-des-Vignes | 5 % |

ii

7° lot. — R. N. 330. Réfection des bordures et caniveaux entre les P. K. 2.300 et 3.030, au territoire de Penchard.

Prévision : 50.500 fr.

Extrait du détail estimatif

Béton de ciment de Portland mis en œuvre, le mc.	93 »
Sable gravier pour pavage, le mc.	24 »
Pierre à blocage, le mc.	33 50
Bordures de trottoirs 16/30 en grès, le ml.	14 »
Déblais, le mc.	4 75
Démontage de chaussées empierrées, le mq.	3 80
Démontage de caniveaux pavés, le mq.	0 50
Démontage de bordures de trottoirs, le ml.	0 45
Façon de caniveaux pavés, le mq.	3 40
Pose de bordures avec joints mortier, le ml.	1 50
Façon de blocage, le mq.	0 25
Transports de matériaux de toute nature à une distance inférieure à 7 km., le mck.	2 10

Rabais consentis

MM.

L'Hoste et C ^{ie} , à Meaux, <i>adjudicataires</i>	25 %
Demay, à Meaux	24 %
Matazaud, à Issy-les-Meldeuses	13 %
Gianne, à La Queue-en-Brie	12 %
Marsaly, à Boutigny	9 %
Routes et Carrières, à Boissettes	0 %

8° lot. — R. N. 5, 5^{bis} et 36. Entretien des pavages dans la traverse de Melun.

Prévision : 20.560 fr.

Extrait du détail estimatif

Pavés en grès 14/20/14, le mille	2.400 »
Pavés en grès 14/20/20, le mille	2.500 »
Pavés en grès 16/20/20, le mille	2.560 »
Pavés en granit 14/20/14, le mille	2.900 »
Pavés mosaïques en granit, la tonne	240 »
Bordures en grès, le ml.	22 »
Démolition de chaussée en pavés d'échantillon, le mq.	1 10
Démolition de chaussée en pavés mosaïques, le mq.	2 »
Démolition de fondation en béton, le mq.	4 50

Fondation en ciment de laitier, le mq.....	26 »
Fondation en ciment prompt, le mq.....	33 »
Façon de pavage en pavés d'échantillon neufs ou retaillés, le mq.....	5 10
Façon de pavage en pavés d'échantillon de réemploi non retaillés, le mq.....	6 00
Plus-value pour pavage sur tranchées de moins de 3 mois, le mq.....	3 »
Pose de bordures, le mq.....	6 »
Façon de pavage en pavés mosaïques, le mq.	16 »
Transport de pavés retaillés à 1.200 m., le mille	38 40

Rabais consentis

MM.

Regeasse, à Melun, <i>adjudicataire</i>	10 %
Bergeron, à Montgeron	8 %

9^e lot. — R. N. 5. Élargissement de la chaussée à 9 mètres entre les P. K. 52.600 et 53.314, au territoire de La Brosse-Montceaux.

Prévision : 104.012 francs.

Extrait du détail estimatif

Démontage de bordures de trottoirs et de caniveaux pavés de 0 m. 40 de largeur, le m.l.	2 »
Ouverture et approfondissement de forme pour chaussée et revers en béton de ciment, le mq.	3 »
Revers en béton de ciment, le m.l.....	15 50
Fondation de chaussée en pierres calcaires, le mq.	17 »
Mise en œuvre de matériaux durs pour couche supérieure, la tonne	24 »
Revêtement au goudron ou à l'émulsion de bitume, le mq.....	0 50

Rabais consentis

MM.

Routes et Carrières, à Boissettes, <i>adjudicataires</i>	27 %
Rol Lister, à Paris	26 %
Chabert, à Laval	22 %
Gleizal, à Voulx	20 %
Jayet, 9, avenue Victor-Hugo, à Auxerre...	12 %
Gillon, à Moret	11 %

10^e lot. — R. N. 7. Élargissement de la chaussée à 9 mètres entre les P. K. 43.300 et 44.371, au territoire de Bagneaux.

Prévision : 158.815 fr.

Extrait du détail estimatif

Ouverture de forme pour chaussée et revers en béton de ciment, le mq.....	2 70
Revers en béton de ciment Portland, le ml.	15 »
Fondation de chaussée en pierre calcaire, le mq.	10 50
Fourniture et mise en œuvre de pierres calcaires du Coudray (anneau de 0,08) pour couche supérieure, le mc.	67 »
Arrachage de culées d'arbres, la souche....	60 »
Béton de ciment de laitier mis en œuvre pour comblement des trous de culées d'arbres, le mc.	111 »

Rabais consentis

MM.

« Routes et Carrières », à Boissettes, <i>adjudicataires</i>	27 %
Digard, 18, avenue Gambetta, Nemours....	21 %
Chasseignaux-Lavaud, Château-Landon	18 %
Jayet, à Auxerre	18 %
Société des « Routes Économiques », à Paris	8 %
Pegaud, à Châlette	7 %

11^e lot. — R. N. 304. Élargissement de la chaussée à 7 m. entre les P. K. 30.384 et 30.000, aux territoires de Rozay, Voinsles et Vaudoy.

Prévision : 650.446

Extrait du détail estimatif

Démontage des bordures et caniveaux pavés; manutention et transport des pavés en dépôt ou au lieu d'emploi, à 5 km. de distance moyenne, le mille	106 70
Confection de rives avec bordures en ciment vibré, le ml.....	14 10
Fourniture et pose de bordures-caniveaux en ciment vibré, le ml.	20 »
Fondation de chaussée nouvelle, le mq.....	18 »
Piochage de chaussée goudronnée, le mq....	1 20
Transport de déblais et terre à 4 km. de distance moyenne, le mc.	16 10
Mise en œuvre de matériaux pour couche supérieure, le mc.	20 »
Fourniture et mise en œuvre de pierres calcaires dures cassées à l'anneau de 0,10, le mc.	65 »
Construction de caniveaux pavés (saignées), le mq.	11 »
Fourniture de pierres cassées à l'anneau de 0,07 pour empièremment de la couche supérieure, le mc.	80 »

Rabais consentis

MM.

Chabrat, à Paris, <i>adjudicataire</i>	23 %
Riester, à Coulommiers	22 %
La Route Plastique, 25, av. Friedland, Paris	19 %
Allary, à La Ferté-Alais	18 %
C ^{ie} Gréco, à Paris	18 %
Puifferrat, à Plessis-Trévisé	11 %
Joyeux, à Paris	7 %
Société des Routes Modernes, à Paris.....	2 %
Rol Lister et C ^{ie} , à Paris.....	1 %

12^e lot. — R. N. 304. Déviation entre les P. K. 40,420 et 40,836, aux territoires de Vaudoy et Jouy-le-Châtel.

Prévision : 206.836

Extrait du détail estimatif

Déblais avec emploi en remblai sur la route et confection de reblais au moyen de terre d'emprunt, le mc.	15 10
Transport au tombereau à 4.000 m. de distance moyenne, le mc.	12 60
Transport au tombereau à 100 m. de distance moyenne, le mc.	2 80
Fouille en déblais pour fondation de l'ouvrage et emploi en remblai sur l'ouvrage, le mc.	19 »
Fouille en déblais pour démolition de banquettes et emploi en remblai sur l'ouvrage, le mc.	11 »

Fourniture de pierres calcaires pour blocage, le mc.	50 »
Façon de blocage à la main, le mq.....	5 50
Fourniture et pose de bordures et caniveaux, le ml.	21 50
Mise en œuvre de matériaux pour couche supérieure, le mc.	22 »

Ouvrages d'art

Démolition des maçonneries, le mc.....	17 »
Maçonneries de béton pour fondation et radier, le mc.	200 »
Maçonneries de moellons bruts ordinaires, le mc.	186 »
Maçonneries de pierres de taille, le mc....	1.350 »
Maçonneries de moellons smillés, le mc...	407 »
Acier pour garde-corps, le kgr.....	5 70
Chape ou enduit au ciment Portland, le mq.	15 »
Parements vus de pierre de taille, le mq..	245 »
Parements vus de maçonneries ordinaires, le mq.	14 »
Parements vus de moellons smillés, le mq.	27 »
Fourniture et pose de buses de 0,10, le ml.	54 »

Rabais consentis

MM.

Pagot, à Provins, <i>adjudicataire</i>	23 %
Puifferrat, à Plessis-Trévisé	22 %
Dantan, à Bailly-Carrois	20 %
Chabrat, à Paris	17 %
Joyeux, à Paris	11 %
Rol Lister et Cie, à Paris	5 %
Pegaud, à Châlette	0 %



SOCIÉTÉ NOUVELLE DE GÉOMÉTRIE ET TOPOGRAPHIE

MOULIN WANTZ DUFOUR
Geometres Topographes

A.WANTZ
Géomètre-Expert D.P.L.G.

81, r^{ue} de Châtillon, MONTROUGE (Seine)
Telephone Alésia 24-25

**Exécution rapide et soignée de toutes les opérations
topographiques se rapportant aux travaux publics.**

PLANS D'ÉTUDE

Plans cotés avec courbes de niveau et **Plans Parcelaires**
pour l'étude de routes, voies navigables, chemins de fer,
canalisations, adductions barrages-reservoirs, etc .

PLANS D'ALIGNEMENTS . PLANS D'AMÉNAGEMENTS IMPLANTATION DE PROJETS

Nivellement - Lignes de pente, profils en long et en travers
sondages en rivières

Opérations de précision - Triangulations, mesurages de
précision au fil d'invar.

Références : *Services des Ponts et Chaussées de différents
départements*

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 (IX^e)

Tél. TRUDAINE 73 00 à 73 09

R C Seine 45.943

Ad. Tél. SOUPRODOS. 83. PARIS