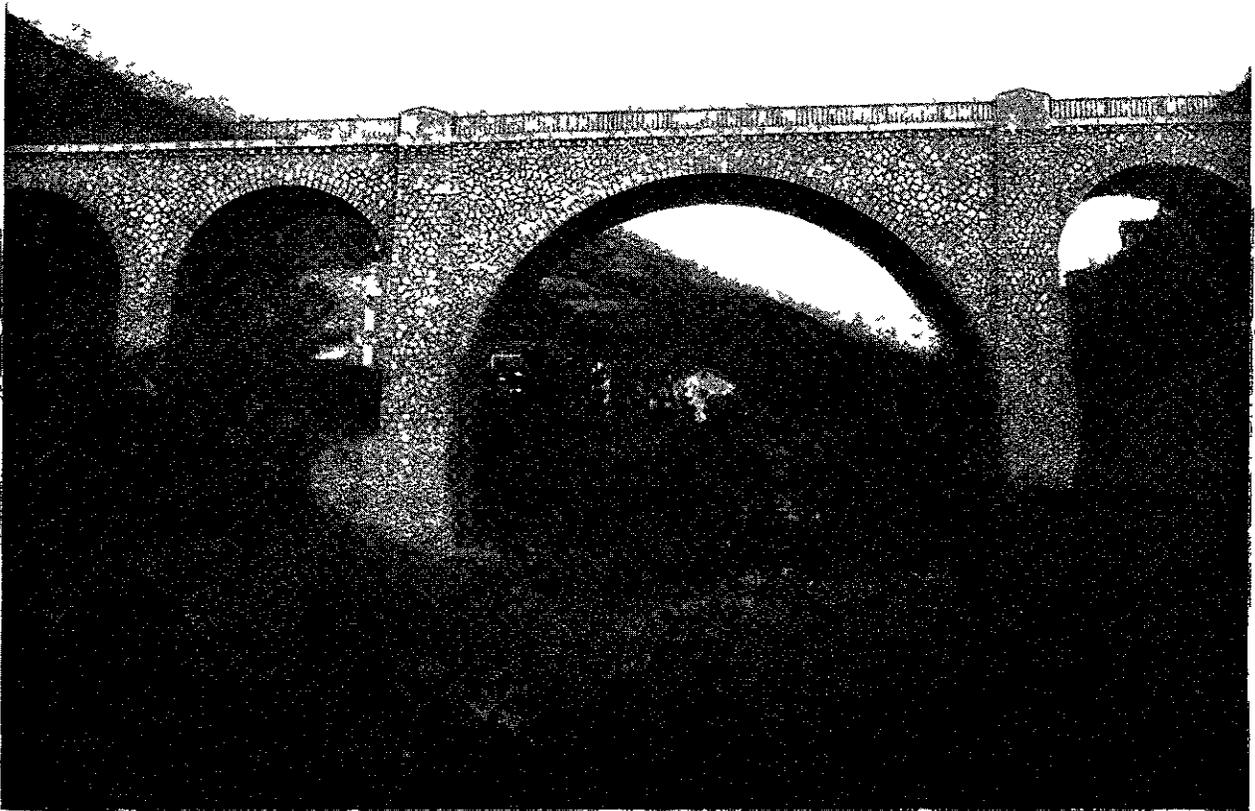


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSÉES
28 Avenue des Saules, Paris



VIADUC DE PRATS DE-MOLLO, SUR LE TECH (R. N. 115 de Perpignan à Prats-de-Mollo et en Espagne)



OTUA

Patronné par le monde français de l'acier, l'**Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier (OTUA)** est un organisme d'études techniques et de propagande des utilisations d'acier. L'OTUA étudie en particulier l'emploi systématique de l'acier dans les travaux publics.

Si vous avez besoin de renseignements au sujet d'une utilisation d'acier, adressez-vous à l'OTUA. L'OTUA ne poursuit pas de but commercial, son action est **bénévole et gratuite**.

PUBLICATIONS DE L'OTUA

ACIER	Les Supports Métalliques de Lignes Electriques
ACIER	"Le Gratte-Ciel Américain"
ACIER	Quatre ans de Construction en France d'Immeubles à Ossature en Acier
ACIER	Architecture et Décoration
ACIER	Alger, Ville Neuve
ACIER	L'Esthétique des Ponts Métalliques
ACIER	Fenêtres et Portes en Acier
ACIER	Contribution à l'Etude des Peintures anti-rouille
ACIER	Les Meubles Scolaires en Acier
ACIER	Les Ponts suspendus
NOTE TECHNIQUE	La Résistance des Aciers à la Fatigue
NOTE TECHNIQUE	Planchers d'Immeubles et Tabliers de Ponts, aux Etats-Unis
NOTE TECHNIQUE	Aciers 50 et 54 de Construction à Haute Résistance
NOTE TECHNIQUE	Palplanches Métalliques
NOTE TECHNIQUE	Le Pont sur le Kill von Kull, à New-York

Instructions pour l'Etablissement des Ossatures, Charpentes et Planchers Métalliques dans les
Constructions Privées.

Nous vous adresserons gratuitement ces ouvrages, demandez-les

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, RUE DU GÉNÉRAL-FOY, PARIS (VIII^e) TÉLÉPHONE : LABORDE 62-25

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES DES MINESBULLETIN
DU**P. C. M.**SIEGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28 Boulevard des Saules PARISService Publicité : J. ARNAUD, 19, Avenue Félix-Faure, Paris 15^e. — Tél. : Lecourbe 97 42.**SOMMAIRE**

PROCES VERBAUX DES SEANCES DU COMITE :	NOTE TECHNIQUE :
Séance du 17 mai 1939 2	Construction d'un pont en béton armé sur la rivière d'Aude 14
Annexes au P. V. de la séance du 17 mai 1939 4	
ACTIVITE DES GROUPES :	NOMINATIONS — MUTATIONS — MODIFICATIONS DANS LES ATTRIBUTIONS DES SERVICES 24
Groupe de Paris 7	
Groupe des Mines 7	DOCUMENTS PARLEMENTAIRES :
	Questions écrites 25
NOTES ET DOCUMENTS :	TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES SUS- CEPTIBLES D'INTERESSER LES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES 29
Etude du P. C. M. sur la réorganisation admi- nistrative 8	
Carte Professionnelle des Ingénieurs P. C. M. 9	COMMUNICATIONS PERSONNELLES 35
Indemnités kilométriques automobiles 9	
Echanges de Visites Franco-Anglaises 10	PUBLICATIONS :
NOTICE NECROLOGIQUE :	« Chaux, Ciments, Plâtres, Mortiers et Bé- tons », par M. Simon Bernus, Ingénieur-Chi- miste I. M. C. (Bruxelles) 33
M. Clément Colson, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite 12	

PROCÈS-VERBAUX des SÉANCES du COMITÉ

Séance du 17 Mai 1939

Étaient présents : MM. Dauvergne, président, Arribehaute, Berengier, Boutet, Carpentier, Cazes, Cointe, Cor, Charrueau, Desabie, Dorges, Jouvent, Julien, Lehuérou-Kérisel, Le Port, Malet, Mirault, Netter, Porchez, Piétri, Soullès, Ternant, Vidal, Wahl.

ORDRE DU JOUR

- 1° Audience de M. le Ministre des Travaux Publics;
- 2° Indemnités bloquées;
- 3° Suppression de l'abattement de 20 % sur l'indemnité de Grands Travaux;
- 4° Frais de contrôle des Chemins de fer Miniers;
- 5° Direction des carburants;
- 6° Semaine anglaise;
- 7° Carte professionnelle des Ingénieurs P. C. M.;
- 8° Développement des relations du Ministre avec les Ingénieurs en Chef;
- 9° Reclassement des Inspecteurs généraux;
- 10° Réorganisation administrative;
- 11° Facilités de circulation;
- 12° Frais de fonctionnement des véhicules automobiles;
- 13° Pourparlers avec le Génie Rural;
- 14° Bulletin du P. C. M.;
- 15° Tournées du P. C. M.;
- 16° Diffusion du périodique édité par la Fédération Nationale des Corps de l'Etat et des Cadres des Administrations Publiques (F. N. C. A.).

*
**

1° AUDIENCE DE M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. Dauvergne rend compte de l'audience accordée le 2 mai dernier par M. le Ministre des Travaux Publics à une délégation du bureau du P. C. M. composée de MM. Dauvergne, Bressot et Netter.

Il donne lecture d'une part de la lettre qui a été remise le 27 avril, au sujet de cette audience, à M. le Ministre des Travaux Publics et d'autre part du compte rendu qui a reçu l'approbation de M. le Ministre.

Ces documents seront publiés au bulletin de mai-juin du P. C. M.

2° INDEMNITÉS BLOQUÉES.

Avant de se rendre chez M. le Ministre, M. le Président avait rencontré M. Bouthillier, Secrétaire Général au Ministère des Finances qui lui avait donné l'assurance que M. le Ministre des Finances n'avait pas l'intention de réduire les indemnités dont il s'agit, mais de régulariser les situations. M. le Directeur du Personnel du Ministère des Travaux Publics doit rencontrer prochainement les fonctionnaires qualifiés du Ministère des Finances au sujet de la préparation des décrets relatifs aux indemnités.

3° SUPPRESSION DE L'ABATTEMENT DE 20 % SUR L'INDEMNITÉ DE GRANDS TRAVAUX.

Le Comité de réorganisation administrative est saisi de cette question.

4° FRAIS DE CONTRÔLE DES CHEMINS DE FER MINIERS.

M. le Président a demandé un relèvement du crédit alloué pour ces frais de contrôle. M. le Ministre a accueilli favorablement cette demande qui sera étudiée par la Direction des Mines.

5° DIRECTION DES CARBURANTS.

La suppression de l'autonomie de l'Office National des Combustibles liquides a entraîné la création d'une Direction des Carburants rattachée au Ministère des Travaux Publics. A ce sujet, M. le Président a attiré l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur le rôle que doivent jouer, en cette matière, les Ingénieurs des Mines. En particulier le P. C. M. ne peut envisager favorablement l'assimilation des Ingénieurs et fonctionnaires de l'O. N. C. L. aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Les conditions de recrutement des Ingénieurs de l'O. N. C. L. ne sont en effet en rien comparables aux conditions de recrutement des Ingénieurs du P. C. M.

6° SEMAINE ANGLAISE.

Un décret du 21 avril 1939 relatif au régime de travail a porté à 45 heures la durée du travail dans les Administrations de l'Etat. M. le Ministre des Travaux Publics s'est montré favorable au maintien de la semaine anglaise.

7° CARTE PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS P. C. M.

A la demande de plusieurs camarades, la création d'une carte professionnelle pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a été envisagée. La Direction du personnel étudiera la question.

8° DÉVELOPPEMENT DES RELATIONS DU MINISTRE AVEC LES INGÉNIEURS EN CHEF.

M. le Ministre a manifesté le désir de connaître personnellement tous les Ingénieurs en Chef. M. le Président lui a suggéré d'organiser :

a) des audiences à Paris, par groupes régionaux d'Ingénieurs en Chef (groupes régionaux du P. C. M.).

b) des réceptions, à l'occasion des visites de M. le Ministre en province.

Il a proposé, à ce sujet, que ces audiences aient lieu lors des séances du Comité. Le premier groupe régional reçu par M. le Ministre serait le groupe d'Amiens.

9° RECLASSEMENT DES INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

A la suite des récentes promotions des Directeurs dans les grades d'Inspecteur Général de 2^e ou de 1^{re} classe, l'Administration des Travaux Publics a procédé à un reclassement général des Inspecteurs Généraux établi d'après les bonifications d'ancienneté pour services de guerre ou services militaires de paix, non encore utilisés.

Ce reclassement aboutit, dans certains cas, à de véritables dénis de justice contre lesquels le devoir moral du P. C. M. est de s'élever.

La question est actuellement étudiée par plusieurs Inspecteurs Généraux des Mines pour lesquels le reclassement a fait l'objet d'un arrêté du 28 avril 1939.

Pour les Ponts et Chaussées, une étude sera demandée à MM. les Inspecteurs Généraux Montigny et Noel.

10° RÉORGANISATION ADMINISTRATIVE.

M. le Ministre serait désireux que le P. C. M. procédât, du point de vue professionnel, à un examen de la question. Il a insisté notamment sur la nécessité d'une rémunération suffisante pour les Inspecteurs Généraux en vue de permettre leur recrutement parmi l'élite des Ingénieurs en Chef.

Une discussion s'engage sur ce point.

M. Charrueau pense qu'il n'est pas possible de réduire le nombre des Inspecteurs Généraux.

M. le Président Dauvergne estime qu'il conviendrait surtout de préciser leur mission, de limiter leurs fonctions à l'examen des questions importantes en les soulageant des questions de détail dont la solution ressortit aux Directions, de faciliter leur travail et d'augmenter leur rendement par la mise à leur disposition de sténos-dactylographes et de bureaux organisés.

Au surplus, cette question trouve sa place dans l'ensemble des questions posées par la réorganisation administrative. A ce sujet, une note générale en forme de questionnaire est remise à tous les délégués des groupes. Cette note, qui sera publiée au bulletin, devra faire l'objet d'une réponse de chaque groupe régional avant le 1^{er} juillet prochain, afin que le Comité du P. C. M. puisse établir en temps utile une note générale. Il n'y aurait que des avantages à ce que cette note fut établie en accord avec la Fédération des Travaux Publics.

11° FACILITÉS DE CIRCULATION.

La circulaire ministérielle du 15 février 1939, qui fait connaître les nouvelles modalités de l'attribution des cartes et des permis de circulation sur les chemins de fer, n'a pas été envoyée aux Ingénieurs en Chef. Il est décidé qu'elle sera publiée dans le bulletin du P. C. M.

M. Jouvent demande si les Ingénieurs-élèves auront droit comme les Ingénieurs à deux permis gratuits.

Il semble bien que les textes actuels ne permettent pas de donner satisfaction aux Ingénieurs-élèves.

M. Cor pose la même question en ce qui concerne les Ingénieurs en service détaché.

La question sera posée, mais il semble difficile qu'elle soit réglée dans un sens favorable.

12° FRAIS DE FONCTIONNEMENT DES VÉHICULES AUTOMOBILES.

En ce qui concerne la fixation de l'indemnité kilométrique pour le fonctionnement des véhicules automobiles, certaines résidences doivent être classées dans la catégorie supérieure pour tenir compte du profil des routes de la région. M. le Président a demandé à M. le Directeur du Personnel que ce reclassement intervienne dès que possible. La question est à l'étude.

13° POURPARLERS AVEC LE GÉNIE RURAL.

Cette question a fait l'objet d'un compte rendu à la dernière séance du Comité. M. Bernard Renaud procède à la rédaction du procès-verbal qui doit être remis à M. le Ministre de l'Agriculture.

A ce sujet, M. le Président a pu, au cours du banquet du Génie Rural, s'entretenir de cette question avec M. le Ministre de l'Agriculture et M. Préaud, Directeur des Eaux et du Génie Rural, qui ont manifesté le désir de voir une collaboration confiante s'établir entre les deux personnels.

M. Malet rend compte qu'il a reçu le projet de procès-verbal établi par les représentants du Génie Rural en conclusion des pourparlers engagés. Dans ce procès-verbal les représentants du Génie Rural demandent notamment le maintien de la situation actuelle en ce qui concerne le Contrôle des adductions d'eau.

En outre, le Service du Génie Rural demande à contrôler « tous les travaux communaux subventionnés par l'Etat (Agriculture, Intérieur, Santé Publique, etc.), dans les communes rurales dont la population agglomérée est inférieure à 2.000 habitants ».

M. Malet doit procéder à la rédaction définitive de ce procès-verbal qui comportera deux colonnes : celle de droite contiendra les propositions des personnels des Travaux Publics, celle de gauche les propositions du Génie Rural.

Lorsque ce procès-verbal sera établi, une Commission restreinte aux travaux de laquelle participeront notamment MM. Malet, Bernard Renaud et Soullès, examinera les conditions dans lesquelles ce procès-verbal sera transmis à M. le Ministre de l'Agriculture. Il conviendra en outre pour le Comité du P. C. M. de se mettre en rapport avec M. Crescent, Directeur des Ports et Voies Navigables au Ministère des Travaux Publics.

14° BULLETIN DU P. C. M.

M. le Président rend compte de la situation financière du bulletin qui est en voie d'amélioration. La parution mensuelle paraît pouvoir être reprise, tout au moins partiellement.

M. Lehuérou-Kérisel ne voit pas l'utilité de la parution des articles techniques. Ceux-ci trouvent plutôt leur place dans les annales des Ponts et Chaussées.

M. le Président lui répond que les articles techniques facilitent la publicité indispensable à la vie du bulletin. D'autre part, le bulletin doit constituer une documentation vivante et permanente pour tous les membres du P. C. M., et le trait d'union facilitant cette documenta-

tion. Il n'y a donc que des avantages à ce que, chaque mois, un groupe régional déterminé fasse connaître, par la voie du bulletin, les travaux les plus intéressants exécutés dans les départements sur lesquels s'étend la compétence des Ingénieurs du groupe. Cette communication sera effectuée par roulement.

15° TOURNÉES DU P. C. M.

M. le Président signale que la tournée en Tunisie qui a été annulée en raison de la situation extérieure pourrait être remplacée par un voyage à Liège à l'occasion de l'Exposition de l'Eau. Ce voyage aurait lieu entre les 1^{er} et 8 juillet. A cet effet, *M. le Président* s'est mis en relations avec *M. Crescent*, Commissaire Général de la France. *M. Houbin* est chargé de préparer la tournée spéciale des Ingénieurs P. C. M.

M. le Président signale d'autre part l'intérêt que présente le Congrès de l'Urbanisme qui va se tenir à Nantes au début de juin.

16° DIFFUSION DU PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR LA FÉDÉRATION NATIONALE DES CORPS DE L'ÉTAT ET DES CADRES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES (F. N. C. A.).

M. le Président rend compte des progrès de la F. N. C. A. qu'il préside et qui groupe environ 18.000 fonctionnaires supérieurs et moyens appartenant aux diverses administrations. La F. N. C. A. vient de procéder à l'installation de son siège social, 235, Boulevard St-Germain (Invalides 39.74).

Elle publie une revue bimestrielle « *L'Armature* » dont un exemplaire est distribué en séance aux membres du Comité. L'abonnement est réduit à 12 francs pour les membres des associations affiliées à la F. N. C. A.

M. le Président demande aux Présidents de groupe d'inviter leurs collègues du P. C. M. de s'abonner à cette revue qui traitera les importantes questions se rapportant à la fonction publique et constituera le trait d'union vivant et permanent entre les organisations adhérentes.

Les demandes d'abonnement doivent être adressées au siège social 235, Boulevard St-Germain, et les versements peuvent être effectués sous la forme d'un mandat chèque postal au compte de la F. N. C. A. (Paris-640-36).

DATE DE LA PROCHAINE RÉUNION.

La prochaine réunion du Comité du P. C. M. est fixée au mardi 27 juin à 14 h. 30.

Le Secrétaire,
SOULÈS.

Le Président,
H. DAUVERGNE.

Annexes au Procès-Verbal de la Séance du 17 Mai 1939

Paris, le 27 Avril 1939.

LE PRÉSIDENT DU P. C. M.

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de solliciter de votre bienveillance une audience, motivée par les objets suivants :

1° Ayant été désigné comme président du P. C. M. au cours de la séance du 4 avril 1939 du Comité d'Administration en remplacement de *M. Malet*, démissionnaire, je désirerais, en compagnie de plusieurs de mes collègues du Bureau, vous exprimer l'entier dévouement et le désir sincère de collaboration de notre Association.

2° Application de la circulaire du 17 février 1939 (Ministère des Finances, Direction de la Comptabilité Publique).

Cette circulaire, faisant suite à celle du 18 janvier 1937 interdit aux Agents Comptables du Trésor de payer aux fonctionnaires chargés du contrôle de certains Services publics les indemnités dont le taux n'aurait pas été fixé par décret. Cette interdiction vise notamment :

Le Contrôle des voies ferrées d'intérêt local;

Le Contrôle des Services Publics subventionnés de transport par automobiles;

Le Contrôle des distributions d'eau potable;

Le Contrôle des distributions d'énergie électrique.

Une telle mesure, unilatérale, prise en dehors de votre Département Ministériel, nous apparaît d'autant plus injustifiée que, pour le Contrôle des voies ferrées d'intérêt local, les indemnités et les modalités de répartition ont été fixées par une loi.

D'autre part, les traitements des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, et plus particulièrement ceux des Ingénieurs en Chef, ont été fixés par la Commission Martin à des taux relativement bas, en raison précisément de l'existence de ces indemnités.

Le refus de paiement, prescrit par *M. le Ministre des Finances*, place nos camarades dans une situation tout particulièrement difficile, et apparaît en outre comme un déni de justice, constituant une véritable mesure d'exception à l'égard du personnel des Travaux Publics.

Nous vous serions reconnaissants que cette question pût être résolue à brève échéance par une Commission composée de représentants de votre Département Ministériel et du Ministère des Finances et aux travaux de laquelle seraient appelés à participer des représentants du P. C. M. et du Syndicat des Ingénieurs T. P. E.

3° Suppression de l'abattement de 20 % de l'indemnité de fonction.

4° Frais de contrôle des Chemins de fer Miniers.

Les accords passés entre les Sociétés d'exploitation minières et l'Administration prévoient le versement à l'Etat de frais de contrôle kilométriques à un taux généralement égal à celui des lignes de la S. N. C. F.

Nonobstant l'augmentation de ces taux et des versements des Sociétés depuis plusieurs années, le crédit alloué aux Ingénieurs des Mines est resté sensiblement constant et est, par suite, notablement inférieur à ces versements.

Une majoration de ce crédit, justifiée par la hausse du coût de la vie, nous paraît équitable.

5° Direction des Carburants.

Un décret du 20 mars 1939 a supprimé l'Office National des Combustibles liquides et a prévu l'institution au Ministère des Travaux Publics d'une Direction des Carburants à laquelle seront rattachés les Services de l'Office supprimé.

Les Ingénieurs des Mines, en raison de leur sélection et de leur compétence professionnelle, nous paraissent tout désignés pour constituer les cadres supérieurs techniques de la nouvelle Direction.

En outre, l'intégration du personnel de l'O. N. C. L. dans les cadres du Ministère des Travaux Publics nous paraît devoir être effectuée avec une grande prudence et un extrême souci d'équité, répondant à la nécessité de ne pas assimiler aux Ingénieurs de nos Corps des fonctionnaires de l'O. N. C. L. ne réunissant pas les diplômes et les capacités équivalentes.

6° Application de la semaine de 45 heures dans les Administrations.

Conformément au vœu émis par de nombreuses Associations de fonctionnaires moyens et supérieurs affiliées à la Fédération Nationale des Corps de l'Etat et des Cadres des Administrations Publiques, nous exprimons le désir que la répartition de la nouvelle durée de travail soit effectuée, dans votre Administration, suivant les modalités de la semaine anglaise et pouvons vous donner l'assurance qu'il ne s'ensuivra aucune diminution du rendement.

7° Réorganisation administrative.

Notre Association, Monsieur le Ministre, vous fait part de son désir de vous apporter toutes suggestions utiles au sujet de la réorganisation administrative, qui seule permettra la réalisation d'économies profondes et durables et une amélioration du rendement dans le fonctionnement de l'Administration française.

8° Création d'une carte professionnelle.

Les fonctionnaires d'un certain nombre d'administrations possèdent une carte professionnelle qui leur permet, le cas échéant, d'établir leur qualité à l'égard des tiers. Les Ingénieurs des T. P. E. ont la possibilité de se faire délivrer une commission ayant le même but. Tout récemment, il vient d'être décidé de doter les cantonniers d'une carte professionnelle (Journal Officiel du 18 février n° 42).

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines s'abstiennent en général de se faire délivrer une commission, le format de ces imprimés étant volumineux et tenant beaucoup de place dans le portefeuille, et lorsqu'ils veulent établir leur qualité, ils n'ont guère d'autre ressource que de montrer une carte de circulation en chemin de fer lorsqu'ils en ont une, ce qui d'ailleurs ne regarde pas le public.

Nous vous exprimons le désir qu'il soit établi une carte professionnelle d'un format commode avec photographie et timbre sec du Ministère et qui resterait valable tant que l'Ingénieur est en fonctions.

Dans l'espoir que vous voudrez bien nous accorder une prochaine audience, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre dévouement le plus respectueux.

Le Président du P. C. M.

H. DAUVERGNE,

Ingénieur en Chef des Mines,
au Ministère des Travaux Publics.

Compte-rendu de l'audience

accordée le 2 Mai 1939 par M. le MINISTRE
DES TRAVAUX PUBLICS
à une délégation du Comité du P. C. M.

M. le Ministre des Travaux Publics a accordé, le 2 mai 1939, une audience à une délégation du Comité du P. C. M. composée de MM. *Dauvergne*, Président; *Bressot* et *Netter*.

Tout d'abord, M. *Dauvergne* a exprimé à M. le Ministre des Travaux Publics le dévouement et le profond désir de collaboration active du Comité du P. C. M., dont la mission essentielle est la défense des intérêts moraux, professionnels et matériels des Ingénieurs dans le cadre de l'intérêt général et des devoirs qui s'imposent aux cadres de l'Etat.

Les questions suivantes furent ensuite examinées :

1° *Application de la circulaire du 17 février 1939* (Ministère des Finances, Direction de la Comptabilité publique).

Cette circulaire, faisant suite à celle du 18 janvier 1937, interdit aux agents comptables du Trésor de payer aux fonctionnaires techniques chargés du Contrôle de certains Services publics des indemnités dont le taux n'aurait pas été fixé par Décret.

M. *Dauvergne* a exposé à M. le Ministre la situation tout particulièrement difficile dans laquelle l'application de cette circulaire place de nombreux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Il a insisté pour qu'une solution puisse intervenir dans le plus bref délai possible.

M. le Ministre des Travaux Publics s'est montré favorable à une suggestion présentée par M. *Dauvergne* et tendant à l'examen très prochain de la question suivant des modalités se rapprochant de celles qui avaient été appliquées par M. *Queuille*, en janvier 1938. A cet effet, il réunirait dans son Cabinet le Directeur du Personnel au Ministère des Travaux Publics et un ou deux représentants qualifiés du Ministère des Finances. Cette réunion permettrait, sans aucun doute, d'arrêter rapidement les solutions permettant de mettre fin au différend actuel, d'autant plus que dans l'esprit de M. le Se-

crétaire Général du Ministère des Finances, il s'agit essentiellement de régulariser les indemnités actuelles par l'élaboration de textes réglementaires et non pas de réduire la situation des Ingénieurs. M. le Ministre des Travaux Publics a, en outre, demandé à M. *Dauvergne* de collaborer à cette réunion.

2° *Suppression de l'abattement de 20 % sur l'indemnité de fonctions.*

La question est actuellement soumise à l'examen du Comité de la Hache.

3° *Frais de Contrôle des Chemins de fer miniers.*

La question du relèvement de ces frais de Contrôle sera examinée par la Direction des Mines.

4° *Direction des Carburants.*

M. le Ministre des Travaux Publics s'est montré favorable aux suggestions présentées dans la lettre du 27 avril du Président du P. C. M.

5° *Application de la semaine de 45 h. dans les Administrations.*

M. le Ministre des Travaux Publics s'est montré favorable à la solution présentée à la même date par le P. C. M.

6° *Réorganisation administrative.*

M. le Ministre des Travaux Publics a accueilli favorablement les propositions du Président du P. C. M. relatives à la collaboration de l'Association à la réforme administrative.

M. *Dauvergne* a fait connaître que le Comité du P. C. M. allait, sans délai, entreprendre une étude générale de la question en ce qui concerne les Services des Ponts et Chaussées et des Mines. Les résultats de cette étude seront communiqués à M. le Ministre.

Celui-ci, qui a apprécié les hautes fonctions des Conseils Généraux des Ponts et Chaussées et des Mines, a, d'autre part, insisté sur la nécessité d'assurer aux Inspecteurs Généraux une situation telle que leur recrutement puisse toujours être effectué au grand choix parmi l'élite des Ingénieurs en Chef. Il est en effet contraire à l'intérêt général que, par suite des différences des rémunérations, des Ingénieurs en Chef de grande valeur refusent de passer Inspecteurs Généraux.

7° *Création d'une carte professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.*

M. le Ministre des Travaux Publics fera étudier par la Direction du Personnel cette question, à la solution de laquelle il est favorable.

8° *Développement des relations du Ministre avec les Ingénieurs en Chef.*

M. le Ministre a manifesté son désir, comme Chef du Département des Travaux Publics, de connaître personnellement tous les Ingénieurs en Chef qui sont ses représentants directs en province.

A cet effet, M. *Dauvergne* a fait part à M. le Ministre des suggestions suivantes :

a) La représentation des Ingénieurs P. C. M. en groupes régionaux, tous représentés par un délégué au Comi-

té de Direction du P. C. M., doit permettre l'organisation à Paris d'audiences par groupes régionaux accompagnés de leur représentant au Comité du P. C. M.

b) Au cours de ses déplacements en province, M. le Ministre des Travaux Publics pourrait également recevoir les Ingénieurs en Chef appartenant à la Région intéressée.

Dans l'un et l'autre cas, le Président du P. C. M. se mettrait à la disposition du Cabinet du Ministre pour l'organisation de ces audiences.

9° *Reclassement des Inspecteurs Généraux.*

M. *Dauvergne* a exposé à M. le Ministre que le reclassement des Inspecteurs Généraux tel qu'il vient d'être effectué par l'Administration pour tenir compte des bonifications pour services militaires et services de guerre non encore utilisées, donne lieu, dans certains cas, à de véritables dénis de justice.

Il cite en particulier le cas suivant :

Deux Ingénieurs en Chef A et B, appartenant respectivement à deux promotions P. et P + 2, promus respectivement Inspecteurs Généraux à des années N et N + 1, réunissant *sensiblement les mêmes services de guerre* et ayant toujours effectué d'excellents services voient, actuellement, leur ordre de classement renversé, le plus jeune et le plus nouvellement promu B passant devant le plus ancien A, du fait que pour celui-ci (A), il a été tenu compte par l'Administration, dans le passé et par la seule initiative de cette administration, d'une partie des bonifications pour un avancement de classe (qui n'a d'ailleurs influé en rien sur l'ordre de classement respectif de cette époque et sur la carrière postérieure de ces deux fonctionnaires) tandis que, pour l'Ingénieur B, il n'a été aucunement tenu compte dans le passé de ses bonifications et que celles-ci ont été conservées intégralement. Cela revient à confondre arithmétiquement des années de nature très différente, aucune assimilation ne pouvant être faite entre le faible avantage d'une légère augmentation de classe d'Ingénieur ordinaire ou d'Ingénieur en Chef et celui, très important, qui correspond au passage de la 2^e classe à la 1^{re} classe du grade d'Inspecteur Général; car, en réalité, une rétrogradation d'un seul rang sur la liste d'ancienneté, dans la 2^e classe retarde de plusieurs années, en raison du petit nombre d'Inspecteurs Généraux de 1^{re} classe, le passage à la première classe et risque même d'empêcher définitivement le passage du fonctionnaire A à la 1^{re} classe, le fonctionnaire B étant moins âgé que lui.

Il s'ensuit une pénalisation de certains Ingénieurs plus anciens, de véritables injustices qui créent un malaise dans le cadre des Inspecteurs Généraux et qui aboutissent à des résultats contraires au souci d'équité de M. le Ministre des Travaux Publics.

M. le Ministre des Travaux Publics a demandé à M. *Dauvergne* de signaler ces cas à la connaissance de M. le Directeur du Personnel.

La délégation du Comité du P. C. M. a remercié M. le Ministre de la bienveillance et de la cordialité de son accueil et lui a renouvelé son désir de collaboration active et soucieuse de l'intérêt général en ce qui concerne plus particulièrement l'examen des questions d'ordre professionnel intéressant les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines.

ACTIVITÉ DES GROUPES

Groupe de Paris

Le Groupe de Paris rappelle qu'il organise — environ une fois par mois en coïncidence avec les réunions du Comité d'administration du P. C. M. — un déjeuner à la maison des Polytechniciens.

Les camarades qui désirent être avisés de la date de ces déjeuners sont priés de se faire connaître à M. Houbin, 2, rue Redon, Paris (17^e).

Le Groupe de Paris espère que les camarades se rendront nombreux à ces réunions où ils pourront s'entretenir des questions importantes qui intéressent tout particulièrement en ce moment les corps des Ponts et chaussées et des Mines.

Les camarades de Province de passage à Paris sont cordialement invités et pourront se présenter à la maison des Polytechniciens même sans prévenir. Ceux qui désireraient être prévenus régulièrement sont priés d'en aviser M. Houbin et de lui envoyer la contre-partie des affranchissements (10 fr. pour une année).

Groupe des Mines

Compte-rendu de l'audience accordée le 5 Mai 1939 par M. le Directeur Général des Chemins de Fer et des Transports à une délégation, conduite par M. l'Inspec-

teur Général **Leprince-Ringuet**, du Groupe des Ingénieurs des Mines et de l'Amicale des Ingénieurs T. P. E. (Mines).

Au cours de cette audience, les questions suivantes ont retenu l'attention de M. le Directeur Général des Chemins de fer et des Transports :

1^o *Libellé de la carte de circulation des Ingénieurs des Mines et des Ingénieurs T. P. E.*

Adjonction, aux parcours situés à l'intérieur des sous-Arrondissements minéralogiques ou des circonscriptions d'Ingénieurs T. P. E., de certaines relations extérieures à ces sous-Arrondissements ou circonscriptions permettant des relations plus rapides et plus directes que ces parcours, entre les divers points de ces sous-Arrondissements ou circonscriptions.

2^o *Adjonction, sur les cartes de circulation d'Ingénieurs T. P. E., de la relation entre la Résidence de l'Ingénieur T. P. E. et celle de son Ingénieur en Chef*

3^o *Exonération de l'impôt pour toutes les facilités de circulation accordées aux Ingénieurs des Mines et aux Ingénieurs T. P. E., ainsi qu'à leur famille.*

4^o *Attribution de la 1^{re} classe à tous les Ingénieurs T. P. E. chargés des épreuves d'appareils à vapeur (quelle que soit la date à laquelle ces Ingénieurs sont entrés au Service de l'Administration).*

5^o Examen de la question des facilités de circulation des Ingénieurs T. P. E. assurant l'intérim d'arrondissements ou de subdivisions voisines.



NOTES ET DOCUMENTS

I. — Étude du P. C. M. sur la réorganisation administrative

Paris, le 19 mai 1939.

LE PRÉSIDENT DU P. C. M.

A MONSIEUR

Délégué du Groupe de
du P. C. M.

Mon Cher Camarade,

Au cours d'une audience qu'il avait accordée le 2 mai dernier à une délégation du Comité du P. C. M., M. le Ministre des Travaux Publics s'est montré favorable à l'élaboration, par notre Association, d'une étude concernant l'amélioration de l'organisation administrative des Services des Ponts et Chaussées et des Mines.

Notre Comité au cours de sa séance du 17 mai, a décidé de procéder à une étude générale de la question. Cette étude sera effectuée au premier degré par les groupes régionaux. Les résultats de ces études seront ensuite adressés au Président du Comité, à Paris, où une Sous-Commission sera chargée de procéder à la synthèse des études régionales et au travail récapitulatif et constructif d'ensemble.

Je vous prie, en conséquence, de bien vouloir faire procéder, par votre Groupe régional, à une étude générale au premier degré sur l'amélioration de l'organisation administrative des Services des Ponts et Chaussées (ou des Mines, pour le Groupe des Mines).

Vous trouverez ci-joint une note du 17 mai (en 20 exemplaires) qui trace les lignes générales de l'étude qui vous est demandée et que vous êtes prié de suivre aussi exactement que possible.

Je vous serai obligé d'adresser les résultats de cette étude, *au plus tard le 1^{er} juillet prochain* à Monsieur *Dauvergne*, Ingénieur en Chef des Mines, Président du P. C. M., au Ministère des Travaux Publics, 244, Boulevard Saint-Germain, Paris (7^e).

Je vous prie de croire, mon Cher Camarade, à mes sentiments les plus dévoués.

Le Président du P. C. M.

H. DAUVERGNE.



Paris, le 17 mai 1939.

NOTE

Dans chaque groupe régional, procéder à une étude sur les divers chapitres d'examen de la réorganisation administrative.

Etudier la situation actuelle, ses avantages, ses inconvénients.

En déduire les mesures constructives à proposer, ainsi que les résultats, avantages, et économies à en attendre dans l'intérêt supérieur du pays.

CHAPITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX D'UNE SAINTE ORGANISATION ADMINISTRATIVE.

(Intérêts généraux, locaux, spéciaux).

ORGANISATION TERRITORIALE, ATTRIBUTION D'ÉTAT, DÉPARTEMENTALES, COMMUNALES.

FONCTIONS D'AUTORITÉ, DE GESTION ET DE CONTRÔLE.

CHAPITRE II

EXAMEN DU RÔLE, DES FONCTIONS ET ATTRIBUTIONS DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

Révision et simplification des fonctions et attributions (fonctions techniques, administrative, financière, commerciale, comptable et de sécurité).

Concentration et fusion de certains services; la répartition des fonctions entre les divers départements ministériels;

Services spécialisés.

Examiner notamment :

- a) Les fusions de services;
- b) Contrôle technique des travaux subventionnés par les différents Ministères.
- c) Contrôle des plans d'aménagement des villes.
- d) Contrôle d'exécution des travaux.
- e) Les marchés.
- f) Rôle des commissions. — Leurs attributions. — La réduction de leur nombre.
- g) L'urbanisme.
- h) La coordination des transports.
- i) La mobilisation industrielle et la défense passive.
- j) Les voies navigables et ports maritimes.
- k) Le Contrôle des D. E. E.
- l) Le Service des Mines.
- m) L'industrie du gaz, etc..

CHAPITRE III

A) ORGANISATION ET RÉPARTITION RATIONNELLE DES FONCTIONS ET DU TRAVAIL AUX DIVERS ÉCHELONS DE L'ADMINISTRATION.

Inspecteurs Généraux.

Ingénieurs en Chef.

Ingénieurs ordinaires.

Ingénieurs T. P. E.

Adjoints techniques.

Agents de bureau, etc..

B) DÉCENTRALISATION DES DÉCISIONS avec responsabilité du personnel et Contrôle corrélatif par l'échelon supérieur.

C) ORGANISATION DES LIAISONS soit avec les Directions du Ministère des Travaux Publics ou des autres Ministères;

— soit aux divers échelons de l'Administration des T. P.;

— Soit à l'échelon départemental (ou régional) (avec les Préfectures, avec les autres services du Département, etc...).

D) ORGANISATION RATIONNELLE du travail administratif.

(Suppression des formalités non indispensables. Simplification des états, des statistiques, simplification et classification de la comptabilité. Emploi de l'automobile, téléphone, machines à écrire, à calculer, etc...).

E) ORGANISATION RATIONNELLE DES TRAVAUX D'ENTRETIEN DES ROUTES.

CHAPITRE IV

DOCUMENTATION ET CONCEPTION.

Amélioration des services de conception et documentation.

Etablissement d'une classification et d'une codification permanente (qui pourrait être décimale).

Tenue à jour de la documentation.

Communication périodique et régulière de la documentation aux fonctionnaires intéressés.

CHAPITRE V

LE FACTEUR HUMAIN ADMINISTRATIF.

Les Effectifs.

Le recrutement.

L'avancement.

Le perfectionnement des fonctionnaires en cours de carrière.

La protection des fonctionnaires contre l'arbitraire administratif.

La rémunération (traitements et indemnités).

Les retraites.

Etc...

II. — Carte Professionnelle des Ingénieurs P. C. M.

15 mai 1939.

LE PRÉSIDENT DU P. C. M.,

à Monsieur le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
(Direction du Personnel, de la Comptabilité
et de l'Administration Générale).

Monsieur le Ministre,

Au cours de l'audience que vous avez bien voulu accorder le 2 mai dernier à une délégation de notre Comité, je vous ai entretenu de l'institution d'une carte profes-

sionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Vous m'avez demandé de vous saisir de cette question à la solution de laquelle vous vous êtes montré favorable.

L'objet de la présente lettre est de préciser nos desiderata à cet égard.

Les fonctionnaires d'un certain nombre d'Administrations possèdent une carte professionnelle qui leur permet, le cas échéant, d'établir leur qualité à l'égard des tiers. Les Ingénieurs des T. P. E. ont la possibilité de se faire délivrer une commission ayant le même but. Tout récemment il vient d'être décidé de doter les cantonniers d'une carte professionnelle (Journal Officiel du 18 février, n° 42).

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'abstiennent en général de se faire délivrer une commission, le format de ces imprimés étant volumineux et tenant beaucoup de place dans le portefeuille, et lorsqu'ils veulent établir leur qualité, ils n'ont guère d'autre ressource que de montrer une carte de circulation en chemin de fer lorsqu'ils en ont une, ce qui d'ailleurs ne regarde pas le public.

Notre Association demande qu'il soit établi une carte professionnelle d'un format commode avec photographie et timbre sec du Ministère et qui resterait valable tant que l'Ingénieur serait en fonctions.

Ci-joint un modèle que nous soumettons à l'examen de l'Administration Supérieure.

En vous demandant de bien vouloir me faire connaître la suite qui aura été donnée à notre demande, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération et de mon dévouement le plus respectueux.

Le Président du P. C. M.,

H. DAUVERGNE.

III. — Indemnités kilométriques automobiles

Paris, le 15 mai 1939,

LE PRÉSIDENT DU P. C. M.

à Monsieur le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
(Direction du Personnel, de la Comptabilité
et de l'Administration Générale).

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous signaler qu'un décret du 20 janvier 1939 a fixé de nouveaux taux applicables à partir du 1^{er} janvier 1938 pour les indemnités kilométriques automobiles.

D'autre part, aux termes de l'article 3 de ce texte, un décret contresigné par le Ministre des Finances et pris après avis de l'Administration des Travaux Publics déterminera les résidences pouvant ouvrir droit, à titre exceptionnel, aux indemnités kilométriques de la catégorie supérieure des populations pour tenir compte du profil des routes de la Région.

Le premier trimestre de 1939 est déjà écoulé et ce dernier décret n'a pas encore été publié.

Notre Association vous serait reconnaissante, Monsieur le Ministre, de bien vouloir faire étudier cette question afin d'en permettre une solution prochaine.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération et de notre dévouement le plus respectueux.

Le Président du P. C. M.

H. DAUVERGNE.

IV. — Échanges de Visites Franco-Anglaises

Note de la Fédération Nationale des Corps de l'État et des Cadres des Administrations Publiques (F. N. C. A.), pour MM. les Présidents des Groupements affiliés à la F. N. C. A.

En vue de faciliter des voyages de vacances entre Français et Anglais et d'en réduire les frais, et dans le but de développer les relations, la connaissance et l'appréciation mutuelles des citoyens des deux Nations, il a été constitué un *Comité des Echanges de visites Franco-Anglais* (C. E. F. A.) dont le Secrétariat est assuré par :

M. CHIROUZE,

Secrétaire du Comité des Echanges de visites

Franco-Anglais (C. E. F. A.)

127, avenue des Champs-Élysées, Paris.

De toute évidence, il est désirable que les peuples français et britanniques aient l'occasion de se former une opinion personnelle sur les faits et les conditions de la vie nationale en Grande-Bretagne et en France, et qu'ils apprennent ainsi à mieux se connaître et s'apprécier qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici.

Des échanges de visites, sur une grande échelle, entre Français et Britanniques, comme invités les uns des autres dans leurs foyers respectifs, sont, sans nul doute, un des meilleurs moyens à employer pour atteindre ce but.

Malheureusement, des difficultés de langue, de numéraire, et de frais de séjour, de même que le coût du billet de chemin de fer, ont jusqu'à présent entravé ces échanges.

Le C. E. F. A. a, en conséquence, élaboré un plan qui permet de surmonter ces difficultés. Ce plan est à l'essai, depuis deux ans, et les nombreuses lettres reçues par le C. E. F. A. permettent d'en apprécier dès maintenant les grands avantages.

Le C. E. F. A. a, cette année, décidé de réaliser ce plan.

Les points essentiels de ce plan sont les suivants :

1° Une réduction (1) de 40 % sur le billet aller-retour a été obtenue par le C. E. F. A., grâce à des arrange-

(1) La réduction de 40 % se calcule sur le total des prix du billet aller et du billet retour (le billet aller et retour normal ne comporte qu'une réduction de 20 % sur ce total).

ments spéciaux avec les Réseaux français et britanniques ainsi qu'avec le Service des bateaux de la Compagnie du Southern Railway.

2° Des français et des anglais exerçant les mêmes professions ou ayant un lien d'intérêt commun, sont mis en contact par les soins du C. E. F. A., et peuvent, de la sorte, échanger des visites entre eux de foyer à foyer.

L'application de ce plan intéresse tout particulièrement les fonctionnaires des Corps et Cadres de l'État et des Administrations Publiques qui trouveront, dans ces échanges de visite le moyen, non seulement de prendre à l'étranger des vacances avec leur famille aux moindres frais, mais encore de se perfectionner dans la langue anglaise et d'étudier le fonctionnement, les garanties et le niveau de vie de l'Administration anglaise.

La F. N. C. A. a été appelée à donner son concours à cette organisation.

En pratique, le plan fonctionnera comme suit :

Grâce à l'organisation du C. E. F. A., en France et en Grande-Bretagne, les Français et Anglais ayant la même profession, la même religion, ou le même passe-temps, et désirant visiter l'un ou l'autre pays, en qualité d'invités d'hôtes étrangers, sont priés d'envoyer leurs noms à M. le Président de la Fédération des Corps de l'État et des Cadres des Administrations Publiques (F. N. C. A.), 233, boulevard Saint-Germain, Paris (7^e), (Invalides 39-74) qui centralisera les demandes.

Pour la bonne réalisation de l'échange, chaque postulant est prié d'indiquer dans sa demande :

- a) Ses nom, prénoms, et âge, et s'il est marié ou célibataire.
- b) La durée du séjour qu'il désire faire à l'étranger, avec les dates approximatives.
- c) S'il voyagera seul ou accompagné de sa femme et de son ou de ses enfants.
- d) Les régions qu'il désire visiter, indiquant sa ou ses préférences.
- e) La visite terminée, un engagement de sa part d'avoir à son tour et pour une période égale, son hôte chez lui, à une date agréée d'un commun accord.
- f) Les endroits intéressants qu'il se propose de faire voir à son invité, à l'occasion de la visite de retour, ou en général, comment il se propose de distraire son invité.
- g) S'il possède une voiture ou une bicyclette.

La F. N. C. A. centralisera les demandes et les renseignements ci-dessus, certifiera la qualité du demandeur et les adressera à M. CHIROUZE, Secrétaire du Comité des Echanges, chargé d'organiser les échanges.

Aussitôt réception de ces renseignements, le Comité des Echanges dressera des listes de noms et établira les échanges, choisissant, à l'aide des indications fournies comme ci-dessus, les personnes les plus aptes à se rendre visite mutuellement. Les « paires » ainsi constituées sont alors mises en relation, et se mettent directement d'accord par lettre pour les arrangements à prendre. Lorsque la date de la visite projetée est fixée, le visiteur est

N. B. — Français et Anglais des deux sexes peuvent, bien entendu, être postulants.

accueilli à la gare par son hôte, et à partir de ce moment, il est défrayé de tous les frais de séjour par son hôte, à charge de réciprocité quand ce dernier sera à son tour l'invité, et se verra rendre la politesse dans l'autre pays.

Avant de faire le voyage, le visiteur français peut demander de vive voix, ou par écrit, le prix du billet, en s'adressant aux bureaux du C. E. F. A., 127, avenue des Champs-Élysées, à Paris, ou de préférence au Service de la Société Nationale des Chemins de fer français (S. N. C. F.) sis au 16, Boulevard des Capucines, à Paris. S'il se décide à faire la visite d'échange, il écrit à M. CHIROUZE, Secrétaire du Comité des Echanges, pour obtenir un bulletin la qualifiant pour un échange. Il doit donner, en même temps, le nom de son hôte projeté, les gares de départ et d'arrivée, l'itinéraire choisi, la classe et la date du voyage. Une fois en possession de ce bulletin visé par la F. N. C. A., il l'apporte ou l'envoie aux bureaux du C. E. F. A. à Paris. Le C. E. F. A. lui remet alors ou lui fait remettre par une gare de la S. N. C. F. et contre paiement son billet à prix spécialement réduit. Cette réduction, ainsi qu'il a été expliqué plus haut, est de 40 % sur deux fois le prix du billet simple. Il n'y a pas de réduction sur les droits de port. Le billet est valable 30 jours.

A l'usage, ce plan simple et pratique a fait voir que les difficultés sont éliminées. Un lien professionnel commun impliquant d'habitude un vocabulaire commun, et

des vues d'ensemble communes, réduisent considérablement la difficulté de langue. De plus, les frais d'hôtel et de séjour, et les embarras occasionnés par un numéraire étranger, sont entièrement éliminés. Et ainsi un échange de visites agréables, instructives et peu coûteuses est mis à la portée des personnes de même condition dans les deux pays, pour leur profit réciproque.

En plus, le visiteur, avant de voyager, peut prendre contact par correspondance avec son hôte projeté, et connaître également le montant probable des menus frais d'argent de poche. S'il désire faire des emplettes, il a l'avantage de l'assistance et du concours personnels de son hôte, durant tout son séjour à l'étranger.

Le plan ci-dessus fonctionne déjà, ainsi que les extraits qui précèdent le font voir, au profit de plusieurs professions. Le C. E. F. A. désire développer ce plan afin qu'il englobe le plus grand nombre possible d'autres professions, métiers, sports et passe-temps.

Je vous prie de bien vouloir porter les renseignements ci-dessus à la connaissance des adhérents de votre Groupement.

Il serait intéressant que cette communication fut faite le plus tôt possible, afin de permettre les échanges dès les vacances de 1939.

Le Président de la F. N. C. A.

H. DAUVERGNE.



NOTICE NÉCROLOGIQUE



Clément COLSON

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées

(1853-1939)

L'Inspecteur Général Colson est décédé, le 24 mars 1939, à l'âge de 85 ans, après une très courte maladie. Conformément à son expresse volonté, ses obsèques ont eu lieu dans la plus stricte intimité, selon cette simplicité qui était un des traits de son caractère et de sa pensée.

Par sa personnalité, par son œuvre scientifique et administrative, plus encore que par les étapes de sa prestigieuse carrière, il reste une des très grandes figures de notre Corps.

Passé par l'École Polytechnique dans d'excellentes conditions, il fit ses études de Droit en même temps que celles d'Elève-Ingénieur. A sa sortie de la rue des Saints-Pères, apprenant l'ouverture très prochaine d'un concours d'Auditeur au Conseil d'Etat, il résolut de s'y présenter et de là, date cette carrière administrative qui devait le porter, en 1923, au poste suprême de Vice-Président de cette haute Assemblée. Il n'en conserva pas moins, toute sa vie, des attaches on ne peut plus étroites avec notre Administration, à laquelle il ne cessa pas d'appartenir et de se dévouer.

C'est, dès sa première année de service, en 1879, son entrée au Cabinet du Ministre des Travaux Publics, où il demeure jusqu'en 1882. Quelques années après, il est

adjoind au Directeur Général des Chemins de fer, des Routes, de la Navigation et des Mines, Alfred Picard. Nommé Ingénieur en Chef en 1893, il est lui-même Directeur des Chemins de fer en 1894 et 1895. Si, depuis lors, il n'occupe plus, à proprement parler, de poste au Boulevard St-Germain, il ne cesse d'y exercer, en tous domaines, sa remarquable activité, comme membre, rapporteur ou président de nombre de Comités ou Commissions. En 1924, déjà parvenu au faite de sa carrière, il avait été heureux de prendre la Présidence d'une Commission d'Etudes des Ports Maritimes, instituée sur l'initiative du regretté WATIER, et ceux qui le reçurent ou l'accompagnèrent dans ses déplacements se rappellent combien ce très haut fonctionnaire étonna les personnalités locales par sa connaissance si précise des détails de la vie d'un port; au retour, il tint à rédiger de sa main un rapport magistral qu'il alla remettre en personne au Ministre des Travaux Publics. Cet intérêt qu'il porta, toute sa vie, aux questions de Travaux Publics — dont sa renommée de spécialiste a dépassé largement les frontières —, on le retrouve, dans la liste de ses publications particulières, dont les trois premières ont paru dans les Annales des Ponts et Chaussées et dont la plupart traitent de questions de chemins de fer, de voies navigables, de transports terrestres ou maritimes. Certaines de ses études concrètes ont suscité de mémorables controverses. Car il allait droit au centre des problèmes et n'était pas de ceux qui marient les contraires dans une obscurité favorable; travaillant, non sur la perspective humaine, si facile à déformer ou édulcorer, mais sur la matière elle-même, il s'est montré véritable ingénieur, en un domaine où les ingénieurs eux-mêmes ne le sont pas toujours autant.

Le même caractère marque son œuvre d'économiste. Certes, cette œuvre, qui l'a mis au tout premier plan de la science économique, déborde énormément le cadre des Travaux Publics; mais son premier enseignement, à l'École des Hautes Etudes Commerciales, porta sur les transports, et la genèse même de tous ses travaux est intimement liée à son service à la Direction des Chemins de fer. C'est là qu'il eut l'idée de rattacher les questions de tarifs à une théorie générale, ce qui l'aiguilla vers l'étude du monopole et du mécanisme des prix; là, qu'une autre pièce maîtresse de son œuvre économique, sa théorie de la détermination du salaire et de l'intérêt, lui fut inspirée par l'examen des projets d'équipement des gares. Son plus important ouvrage, il lui donna le titre de « Cours d'Economie politique professé à l'École des Ponts et Chaussées » (à peine modifié plus tard quand il professa aussi à l'École Polytechnique), et dans la préface, il marqua qu'il avait spécialement bâti pour des ingénieurs cet enseignement, que, depuis 1892, tant d'entre nous ont suivi avec tant d'intérêt et de profit.

Et le tableau de cet aspect de son activité ne serait pas complet s'il n'y était fait mention des relations suivies qu'il entretenait avec des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines qui en furent les contemporains.

Il se renseignait volontiers auprès d'eux, parlant leur langage et faisant le plus grand cas de leurs avis; qu'ils fussent en service dans l'Administration, qu'ils eussent émigré dans les services concédés ou l'industrie privée, par eux, il se tenait en contact avec bien des réalités dont ses fonctions eussent pu le tenir à l'écart. De ce commerce, il avait encore plaisir à parler, plus tard, et d'une manière qui montrait tout le prix qu'il y attachait. Mais ceux qui l'ont connu savent combien ce grand cerveau était aussi un grand cœur !

En 1920, au début même de cette après-guerre qui nous posait, déjà, de délicats problèmes, il accepta de prendre la Présidence de notre Association et la garda jusqu'en 1923. Pourtant, ce grand individualiste n'était guère favorable aux groupements, dont il soulignait volontiers les inconvénients. Mais ce serait le bien mal connaître que penser qu'il céda aux sollicitations, car il était homme à leur résister, quand il le croyait bon. En réalité, — et c'est tout à l'honneur de notre Association — il avait conscience de servir encore le pays, en soutenant les intérêts de ses Ingénieurs, et ce, sous une forme qu'il estimait, en les circonstances, la seule possible; d'autre part, mais au fond tout cela ne fait qu'un, il avait au plus haut point, en dépit, ou plutôt, en raison de son individualisme, cet esprit d'équipe très particulier, que nous nommons camaraderie. Sa pré-

sidence ne fut pas une présidence de façade; à ce rôle, dont nous savons tout ce qu'il comporte de labeur, de patience, de persévérance, de difficulté, il donna largement, avec son autorité, son temps et les ressources de son esprit exceptionnel.

Et là, comme en tout ce qu'il a touché, au-dessus de toutes les questions particulières qu'il a traitées, au-dessus de tous les services particuliers qu'il a rendus, il a fait quelque chose de plus précieux encore, parce que général et durable.

Par sa présidence, il nous a donné cette marque d'estime et d'intérêt réel, qui nous est un encouragement et un témoignage.

Par toute sa carrière, il nous a montré — avec d'autres, mais plus peut-être qu'aucun autre — tout ce qu'il peut y avoir de vertu et d'indépendance dans le service public.

Ce faisant, il a prestigieusement enrichi ce que nous avons de plus cher, notre patrimoine moral.

Aujourd'hui, notre Association joint ses sentiments de gratitude et de respect aux condoléances qu'elle adresse à sa famille, particulièrement, à ses enfants, notre camarade et Madame Dargenton. Que ces lignes, animées de fervents regrets, leur disent toute la sincère et fidèle sympathie qui les entoure parmi nous.

F. DIVISIA.



NOTE TECHNIQUE

Construction d'un pont en béton armé

sur la rivière d'Aude et sous le chemin d'intérêt commun n° 31 du département de l'Aude de Ricardelle à Nissan

Le passage du chemin d'Intérêt Commun n° 31 sur la rivière d'Aude est assuré, depuis 61 ans environ, par un pont suspendu de 70 m. de portée présentant une voie charretière de 2 m. 30 et deux trottoirs de 0 m. 90 et pouvant donner passage, soit à un véhicule de 8 T. 3, soit à un véhicule et une remorque d'un poids total de 9 t.

Cet ouvrage est devenu insuffisant, au point de vue des charges qu'il peut supporter. Il est devenu gênant au point de vue de la circulation, assez active en général entre les deux gros villages de Salles et de Nissan et très active aux abords de Salles en période de vendanges.

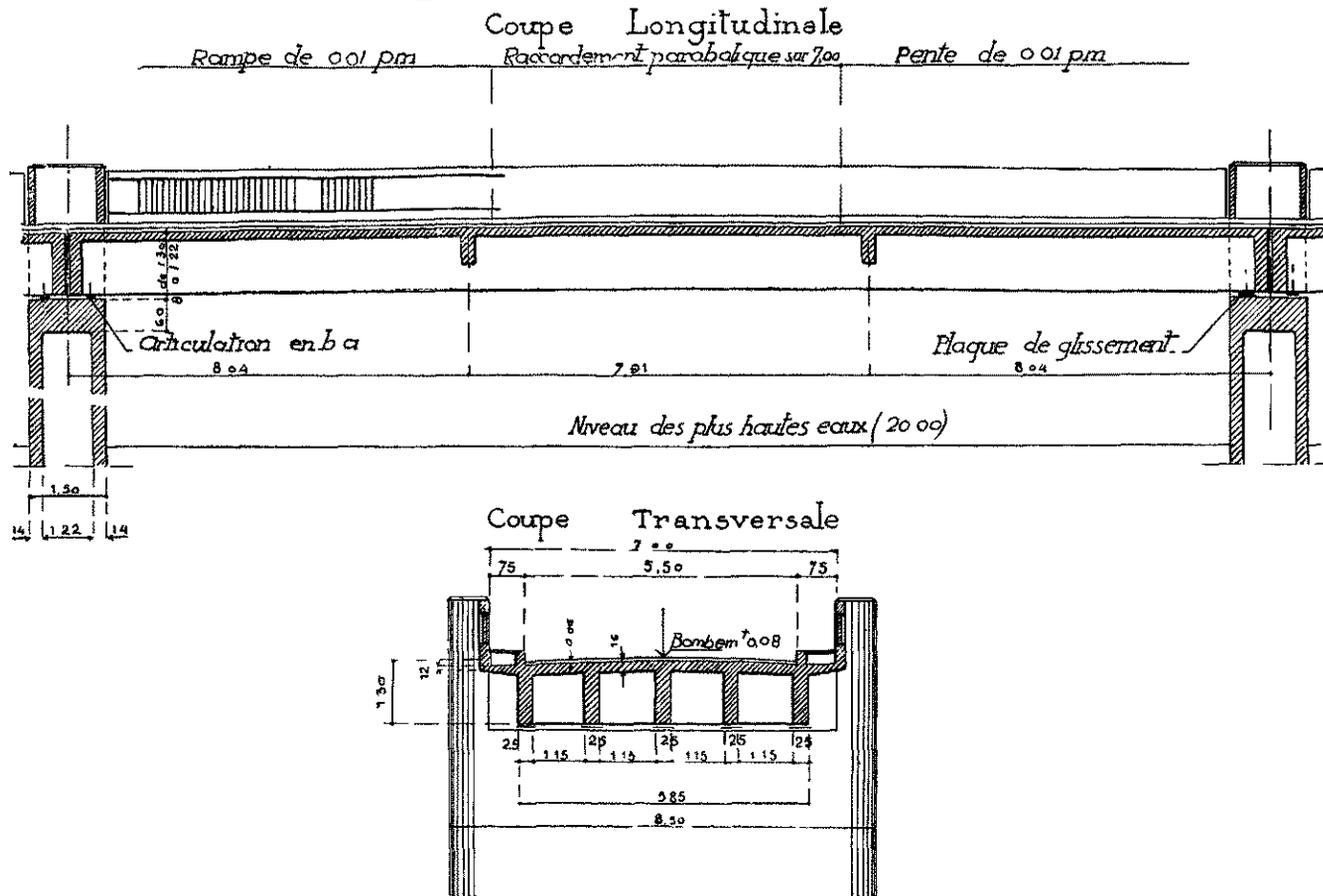
Le Service Vicinal a donc décidé de le remplacer par un pont moderne en béton armé présentant une chaussée de 5 m. 50 et deux trottoirs de 0 m. 75.

Le projet a été mis au concours, en même temps qu'un autre pont sur l'Aude situé à 21 km. en amont du pont de Salles.

La Société Pyrénéenne d'Entreprises a présenté deux projets identiques dressés par la Société Charles Rabut et Cie consistant en un pont en béton armé à trois travées solidaires de 22, 27, 22 m. de portées entre axes des appuis. Ces projets ont été retenus. Mais, en ce qui concerne le pont de Salles, le Service Vicinal a fait procéder à une modification profonde de l'ouvrage en raison de la nature du terrain.

Les sondages qui avaient été faits au préalable sur les deux rives avaient montré que, sur 30 m. de profondeur, le sol de fondation est composé d'alluvions marneuses ou tourbeuses plastiques dans lesquelles le seul mode de fondation acceptable est la fondation sur pieux

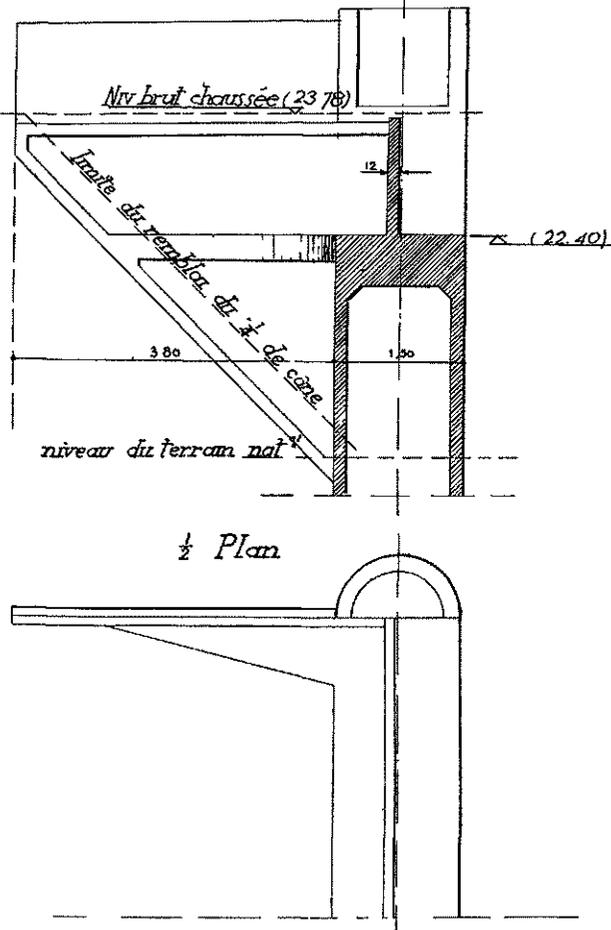
Tablier de la travée centrale



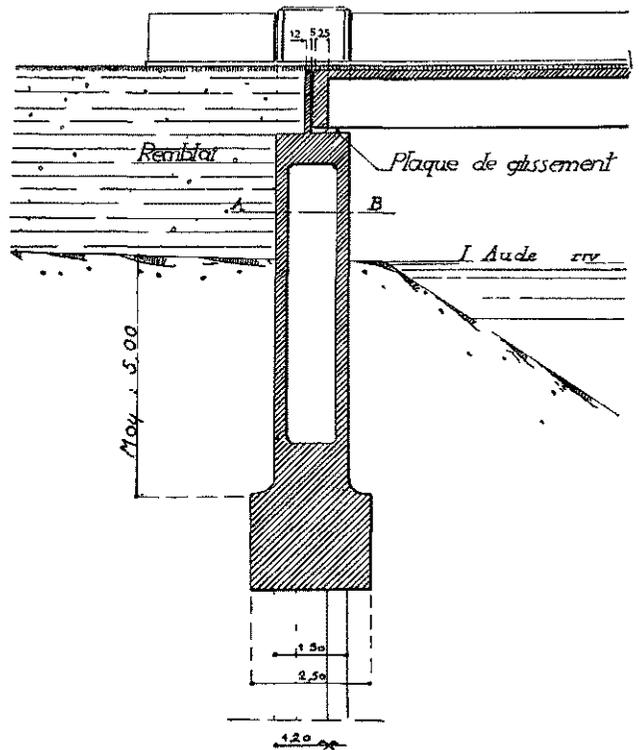
C'était bien ce qu'avait prévu l'entreprise. Mais des poutres continues exigent que les appuis soient absolument fixes, ou, tout au moins, que les déplacements admissibles soient faibles et inférieurs à une limite connue. Nous n'avons pas eu qu'une fondation sur pieux dans un tel terrain pourrait remplir les conditions ci-dessus et nous avons fait remplacer l'ouvrage prévu par un pont à trois travées indépendantes de 23 m. d'ouverture entre appuis. Les dimensions du tablier ont été à très peu près conservées mais il y a eu une augmentation de 8 T. du poids des armatures.

Les trottoirs sont en encorbellement. Les murs en retour destinés à maintenir les terres des rampes d'accès sont des triangles en béton armé fixés aux culées. La suppression de ces murs en retour rendrait les deux piles et les deux culées identiques. Il est en effet possible que l'on soit amené ultérieurement, pour augmenter le débit du lit de l'Aude sur une dizaine de kilomètres à partir de l'embouchure, à endiguer les deux rives. Cet endiguement pourrait relever le niveau actuel des grandes crues et nécessiter l'allongement de l'ouvrage en construction. Il suffirait dans ce cas d'ajou-

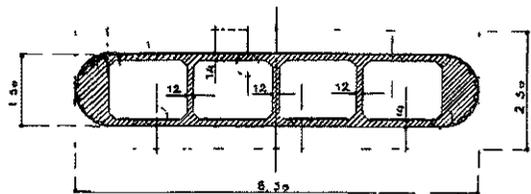
Culée Rive Droite
Coupe transversale



Culée Rive Droite
Coupe sur l'axe de l'ouvrage terminé



Coupe suivant A B



Le tablier est très simple, il se compose de 5 poutres de 0,25 d'épaisseur et de 1,22 à 1,30 de hauteur espacées de 1,40 d'axe en axe et reliées par un hourdis de 0,16 d'épaisseur présentant un bombement de 1/70, par deux entretoises terminales de 0,25 d'épaisseur prenant toute la hauteur des poutres et, sur notre demande, par deux entretoises intermédiaires de 0,25 d'épaisseur et de hauteur variant de 0,68 à 0,76.

Les poutres sont fixées sur un appui par une 1/2 articulation Mesnager. Elles sont mobiles sur l'autre appui ou elles peuvent glisser sur une plaque cylindrique de grand rayon.

ter deux travées, les culées actuelles étant prêtes à servir de piles. Et comme le fond des poutres a été placé à 2,75 au moins au-dessus du niveau des plus hautes crues connues un relèvement du plan d'eau de 1,75 ne donnerait lieu à aucune difficulté.

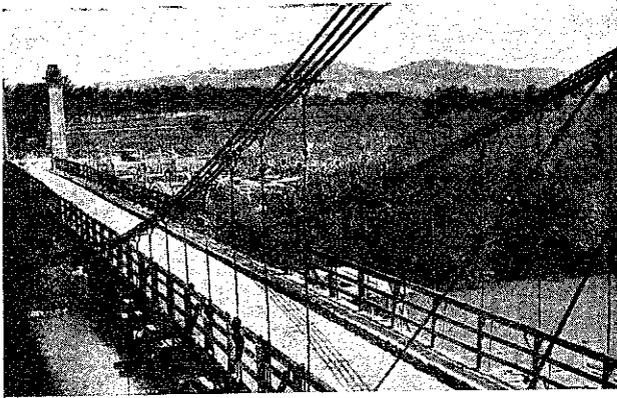


FIG. 1. — LE PONT SUSPENDU QUI VA DISPARAITRE

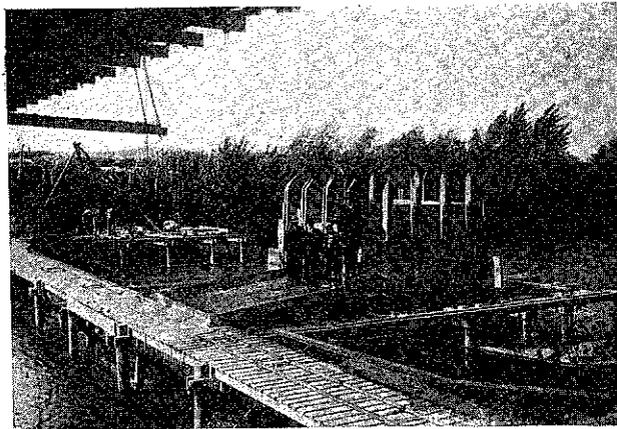


FIG. 2. — ETAT DU CHANTIER LE 14-6-38.

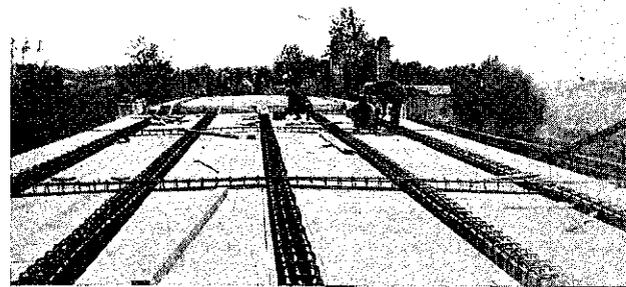


FIG. 4. — COULAGE DE LA TRAVÉE CENTRALE.

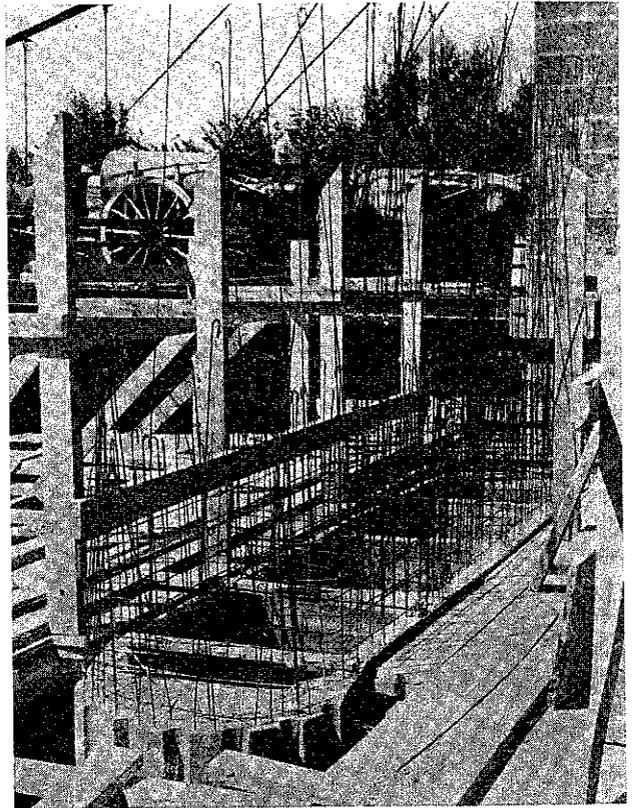


FIG. 3. — ETAT DU CHANTIER LE 23-6-38
CONSTRUCTION DE LA CULÉE R. G.

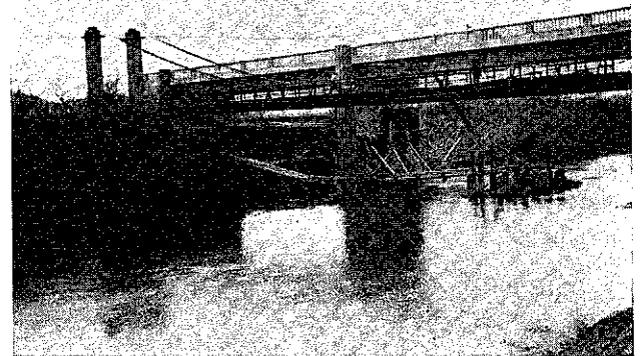


FIG. 5. — PONT TERMINÉ.

Pour diminuer le poids portant sur les pieux, les piles et les culées sont des caissons en béton armé de 1,50 × 8,50 avec parois de 0,14 d'épaisseur reliées par 3 cloisons transversales de 0,12 d'épaisseur. Les deux avant-becs sont cylindriques et forment un demi cylindre plein de 0,75 de rayon. Elles sont reliées par leurs armatures à un massif de béton parallélépipédique de 9 m. de longueur et de 2,00 × 2,00 de section qui coiffe les pieux de fondation.

Les pieux de 0,42 de diamètre et de 15 m. de longueur sont en béton armé coulé dans le sol, du système Froté. Ces pieux ont été adoptés à la suite d'un essai direct effectué à l'intérieur de l'emplacement de la culée R. D. Au cours de cet essai, le pieu, chargé à 77 T. s'est enfoncé de 2 m/m 8; à la décharge, il est resté un enfoncement de 2 m/m 1.

Du graphique établi d'après les résultats obtenus, il semble que l'on puisse admettre que la charge limite d'un tel pieu est de 115 T. et qu'ainsi l'on pourrait charger jusqu'à 70 T. avec un coefficient de sécurité égal à 1,65. Nous avons donc prévu 6 pieux sous les culées, sur lesquelles s'exercera une réaction maximum de 400 T. compte tenu de l'adjonction d'une travée de 10 m. et 8 pieux sous chaque pile sur laquelle s'exercera une réaction maximum de 540 T.

Au cours de la construction, nous avons constaté que la pile R. D. était placée sur une fosse de 4 m. de profondeur remplie d'alluvions récentes et inconsistantes dans lesquelles les tubes s'enfonçaient sans difficulté. Nous avons alors procédé à un nouvel essai direct. Le pieu d'essai a été chargé à 54 T. L'enfoncement a été de 3 m/m 8 et il est resté à la décharge un enfoncement de 0 m/m 8. Le graphique d'enfoncement montre que l'on peut admettre que la charge portante limite est de l'ordre de 85 T. Dans ces conditions le nombre des pieux de la pile a été porté à 10. Nous avons également porté à 10 le nombre des pieux de la pile R. G. bien que cette pile soit fondée sur un terrain identique à celui du premier pieu d'essai. D'autre part, nous avons fait porter à 6 le nombre des renforcements des pieux, qui était primitivement fixé à 3. Enfin des enrochements seront immergés dans la vase molle sous la pile R. D.

Le tablier comporte 210 m³ de béton armé, dosé à 350 kgs de superciment pour 400 l. de sable et 800 l. de gravier, soit 70 m³ par travée. Le poids des armatures est 58.500 kgs ce qui correspond à 280 kgs de fer au mètre cube.

Les piles et les culées comprennent 67 m³ 400 de béton armé dosé à 350 kgs de ciment 20/25, avec 6.000 kgs d'armatures, et le socle des piles est dosé à 250 kgs.

L'ouvrage devait coûter 863.000 frs en chiffres ronds, dans lesquels le tablier figure pour 421.400 frs et les appuis pour 416.400 frs. Dans ce dernier chiffre, les pieux entraînent pour 189.000 frs. L'augmentation du nombre des pieux sous les piles augmentera la dépense de 18.000 frs environ pour 40 m. de pieux supplémentaires et l'immersion d'enrochements coûtera 20.000 frs environ, de sorte que le montant total du projet atteindra 900.000 frs en chiffres ronds.

Les travaux ont été commencés au début de Juin 1938. Ils ont été retardés d'un mois par les crues qui se sont produites les 27 et 29 septembre et dont la seconde a atteint à 0,20 près le niveau des plus hautes crues. Les crues ont déchaussé presque en entier les pieux de la palée soutenant le cintre de la travée centrale. Elles ont déporté la palée de 0,40 environ vers l'aval en donnant aux pièces verticales un faux aplomb de 0,10 environ vers l'aval. Au lieu de tenter de rétablir la situation, l'entreprise a construit une seconde palée sur pieux battus à l'extérieur de la première et a bien solidarisé les deux palées.

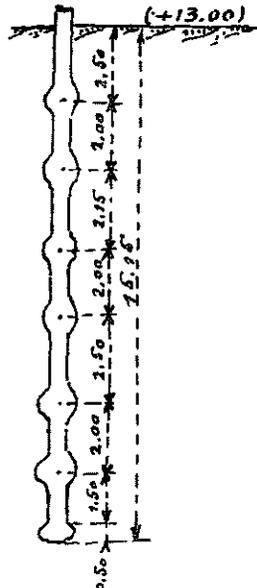
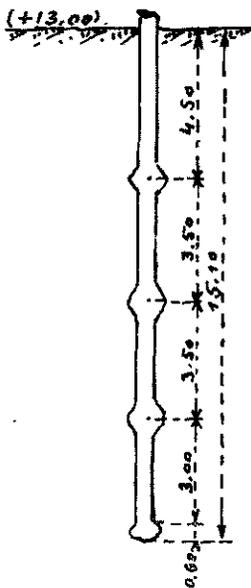
Les essais ne pourront être effectués qu'après la construction des rampes d'accès, dont le projet a été mis en adjudication au début de 1939.

L. FAYET,

Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Pieu sous culée

Pieu sous pile



NOMINATIONS

Par décret du 4 février 1939, les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe des ponts et chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe, ont été nommés ingénieurs en chef de 2^e classe, pour prendre rang du 16 février 1939, savoir :

MM.

Godot (Hippolyte-Joseph-Henri).
Bollard (André-Alexandre-Marius-Elie).
Poyet (Pierre-Louis-Robert).
Dumas (Paul-Jean-Claudius).
Antoine (Camille-André).
Poussel (Paul-Albert-Charles-Marie).
Julien (Paul-Marie).
Etienne (Marcel-Jules-Fernand).
Deymié (Philippe-Fernand-Emilien).
Eloy (Gaston-Henri).
Liotard (Joseph-Louis).
Morel (Etienne-Paul).
Graff (René-Frédéric-Rodolphe).
Digue (Alphonse-Georges-Julien).
Ballan (Michel).

Toutefois MM. *Godot* et *Dumas* ne recevront le traitement de leur grade qu'à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée.

Par arrêté du 9 février 1939 et par modification aux dispositions de l'arrêté du 28 mars 1938, l'ancienneté de M. *Fleury*, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Saint-Lô, a été reportée, dans la 2^e classe de son grade, du 1^{er} novembre 1937 au 12 janvier 1936, compte tenu des bonifications d'ancienneté pour services militaires prévues par l'article 23 de la loi du 9 décembre 1927 et non utilisées dans le grade d'ingénieur ordinaire.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 14 février 1939, M. *Beau*, inspecteur général des travaux publics des colonies, a été classé en soie à la 1^{re} classe du grade d'inspecteur général des travaux publics des colonies.

Par décret en date du 14 février 1939, rendu sur la proposition du ministre des colonies, M. *Maitre-Devallon*, inspecteur général de 1^{re} classe des ponts et chaussées, ancien inspecteur général des travaux publics des colonies, a été nommé inspecteur général honoraire des travaux publics des colonies.

Par décret en date du 15 février 1939, M. du *Rouchet* (Jean), ingénieur des travaux publics de l'Etat, a été nommé ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées, pour prendre rang du 16 février 1939.

Par décret en date du 28 février 1939.

M. *Outrey* (Maxime-Marie-Théophile), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général a été nommé inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées.

MM. *Picard* (François-Emilien) et *Gassier* (Maurice), ingénieurs en chef hors classe des ponts et chaussées, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, ont été nommés inspecteurs généraux de 2^e classe des ponts et chaussées (cadre des services détachés).

Ces dispositions auront leur effet à dater du jour de la cessation effective des services de M. Philippe, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

Par décret en date du 11 mars 1939, M. *Girard* (Georges-Léon), ingénieur en chef de 2^e classe des Ponts et Chaussées, chargé de la circonscription de Bône des services des Ponts et Chaussées du département de Constantine, a été nommé directeur du port de Bône.

Par décret en date du 27 mars 1939, M. *Surleau* (Frédéric), ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur général adjoint de la Société Nationale des chemins de fer français, est nommé administrateur extraordinaire de la ville de Marseille.

Par arrêté du 3 avril 1939, compte tenu des bonifications d'ancienneté prévues par les lois des 17 avril 1924, 9 décembre 1927 (art. 23) et 31 mars 1928 et non utilisées pour les avancements antérieurs, l'ancienneté dans leur grade des inspecteurs généraux de 1^{re} classe et des inspecteurs généraux de 2^e classe des ponts et chaussées a été fixée à nouveau comme suit, savoir :

Inspecteurs généraux de 1^{re} classe

MM.

- 1 *Suquet*, 16 octobre 1930 (1). — 25 avril 1926 (2).
- 2 *Grimpret*, 9 mars 1930. — 9 mars 1927.
- 3 *Houpeurt*, 1^{er} juillet 1932. — 18 avril 1927.
- 4 *Lipmann*, 1^{er} octobre 1934. — 28 janvier 1930.
- 5 *Tartrat*, 1^{er} novembre 1933. — 1^{er} novembre 1930.
- 6 *Maitre-Devallon*, 1^{er} juin 1936. — 19 février 1931.
- 7 *Aron*, 1^{er} avril 1938. — 1^{er} juin 1933.
- 8 *Vasseur*, 1^{er} avril 1937. — 21 octobre 1933.
- 9 *Gerdes*, 1^{er} avril 1938. — 24 octobre 1933.
- 10 *Girard*, 1^{er} novembre 1938. — 1^{er} juillet 1934.
- 11 *Delemer*, 1^{er} avril 1938. — 29 juillet 1934.
- 12 *Lemoine*, 1^{er} mars 1939. — 8 novembre 1934.
- 13 *Boutet*, 12 janvier 1937. — 13 juin 1935.

(1) Ancienneté actuelle.

(2) Ancienneté rectifiée.

- 14 *Montigny*, 1^{er} août 1938. — 1^{er} août 1935.
- 15 *Simon*, 15 février 1939. — 15 février 1936.
- 16 *Boulloche*, 15 février 1939. — 30 mars 1937.
- 17 *Crescent*, 15 février 1939. — 15 août 1937.
- 18 *Claudon*, 15 février 1939. — 10 août 1938.

Inspecteurs généraux de 2^e classe

MM.

- 1 *Rocheray*, 1^{er} juin 1933 (1). — 1^{er} juin 1930 (2).
- 2 *Jeannin*, 5 mai 1933. — 21 juillet 1930.
- 3 *Thévenot*, 16 décembre 1934. — 16 décembre 1931.
- 4 *Fabre*, 10 août 1933. — 22 décembre 1931.
- 5 *Noël*, 1^{er} décembre 1936. — 11 avril 1933.
- 6 *Moreau*, 1^{er} avril 1937. — 1^{er} mai 1933.
- 7 *Gervais de Rouville*, 1^{er} avril 1936. — 1^{er} juillet 1933.
- 8 *Notté*, 1^{er} décembre 1936. — 25 août 1933.
- 9 *Sentenac*, 1^{er} avril 1938. — 23 juillet 1934.
- 10 *Frontard*, 16 octobre 1937. — 14 septembre 1934.
- 11 *Genissieu*, 1^{er} avril 1938. — 19 novembre 1934.
- 12 *Normandin*, 1^{er} avril 1938. — 10 décembre 1935.
- 13 *Buquin*, 1^{er} août 1938. — 18 décembre 1935.
- 14 *Broquaire*, 1^{er} novembre 1938. — 26 janvier 1936.
- 15 *Baticle*, 1^{er} avril 1938. — 30 mai 1936.
- 16 *Buisson*, 16 septembre 1938. — 13 juillet 1936.
- 17 *Schwartz*, 1^{er} avril 1939. — 26 septembre 1936.
- 18 *Favière*, 1^{er} avril 1938. — 1^{er} mars 1937.
- 19 *Parmentier*, 1^{er} mars 1939. — 19 septembre 1937.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 25 avril 1939, ont été promus au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe des travaux publics et des mines les fonctionnaires dont les noms suivent :

(Pour compter du 1^{er} mai 1939).

M. *Dorche*, ingénieur principal de 1^{re} classe.

(Pour compter du 15 juin 1939).

M. *Cuneo*, ingénieur principal de 1^{re} classe.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 25 avril 1939, ont été promus dans le cadre général des travaux publics et des mines des colonies les fonctionnaires dont les noms suivent :

MINES

Au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe

M. *Savornin*, ingénieur principal de 1^{re} classe.

Au grade d'ingénieur principal de 1^{re} classe

M. *Legoux*, ingénieur principal de 2^e classe.

Par arrêté du 28 avril 1939, et compte tenu des bonifications d'ancienneté prévues par les lois des 17 avril 1924, 9 décembre 1927 (art. 23) et 31 mars 1928 et non utilisées pour les avancements antérieurs, l'ancienneté dans leur grade des inspecteurs généraux de 1^{re} classe et des inspecteurs généraux de 2^e classe des mines, a été fixée à nouveau comme suit, savoir :

Inspecteurs généraux de 1^{re} classe

MM.

- 1 *Leprince-Ringuet*, 1^{er} octobre 1934 (1). — 8 janvier 1931 (2).
- 2 *Lochard*, 1^{er} novembre 1936. — 1^{er} avril 1933.
- 3 *De Ruffi de Ponteves Gevaudan*, 1^{er} novembre 1936. — 1^{er} novembre 1933.
- 4 *Crussard*, 1^{er} novembre 1937. — 1^{er} novembre 1934.
- 5 *Niewenglowski*, 1^{er} janvier 1939. — 21 juin 1935.
- 6 *Etienne*, 1^{er} janvier 1939. — 1^{er} janvier 1936.

Inspecteurs généraux de 2^e classe

MM.

- 1 *Grandjean*, 10 septembre 1930 (1). — 9 septembre 1928 (2).
- 2 *Lévy*, 27 septembre 1934. — 25 août 1932.
- 3 *Weill*, 1^{er} décembre 1937. — 17 août 1933.
- 4 *Ganière*, 1^{er} juin 1937. — 16 novembre 1933.
- 5 *Rodhain*, 1^{er} mars 1935. — 1^{er} décembre 1933.
- 6 *Le Sueur*, 1^{er} mai 1938. — 1^{er} août 1934.
- 7 *Thiberge*, 1^{er} novembre 1936. — 15 août 1934.
- 8 *Jarlier*, 1^{er} janvier 1939. — 9 septembre 1935.
- 9 *Blum-Picard*, 15 février 1939. — 1^{er} juin 1936.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Par arrêté du 15 mai 1939, M. *Bussy*, attaché à la résidence de Paris au service du contrôle général des chemins de fer et des transports, en qualité de commissaire au contrôle, a été nommé commissaire au contrôle de 2^e classe, à dater du 1^{er} janvier 1939.

Par arrêté du 15 mai 1939, a été reportée du 16 février 1939 aux dates ci-après indiquées, en exécution des dispositions de l'article 23 de la loi du 9 décembre 1927 relatives aux majorations d'ancienneté pour services militaires, l'ancienneté dans la 2^e classe de leur grade des ingénieurs en chef des ponts et chaussées dont les noms suivent, savoir :

MM.

- Pousset*, 11 janvier 1937.
Julien (Paul), 2 avril 1937.
Ballan, 1^{er} mai 1937.
Godot, 26 août 1937.
Bollard, 16 octobre 1937.
Poyet, 26 octobre 1937.
Dumas (Paul), 1^{er} novembre 1937.
Antoine (Camille), 19 décembre 1938.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

EXAMEN PROFESSIONNEL DE 1939 POUR LA NOMINATION DIRECTE DES INGÉNIEURS ET INGÉNIEURS ADJOINTS DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ÉTAT (SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES) AU GRADE D'INGÉNIEUR ORDINAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Candidat ayant subi avec succès les épreuves de la première partie

M. *Cavé* (Edouard).

(1) Ancienneté actuelle.

(2) Ancienneté rectifiée.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 19 mai 1939, *M. Bigorgne* (Ollivier), ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées détaché en Indochine, a été classé dans le cadre général des travaux publics et des mines des colonies au grade d'ingénieur en chef hors classe.

M. Bigorgne conservera dans ce grade, à la date du 1^{er} mai 1939, une ancienneté de 1 an 10 mois.

Par décision du 22 mai 1939, a été fixée au 1^{er} août 1939 la date de cessation des services de *M. Philippe*, inspecteur général de 1^{re} classe des ponts et chaussées, président de la 1^{re} section du conseil général des ponts et chaussées, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

En conséquence, prendront effet à partir de la même date les dispositions du décret en date du 9 décembre 1938, par lequel *M. Jeannin*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe.

Par décret en date du 20 mai 1939, les ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe des mines dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieurs en chef, ont été nommés ingénieurs en chef de 2^e classe, pour prendre rang du 1^{er} avril 1939, savoir :

MM.

Poullain (Louis-Léopold).

Massenet (Louis-Marcel).

Seyer (Pierre).



MUTATIONS

Par arrêté en date du 9 février 1939, *M. Blosset*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, remis par le ministre des colonies à la disposition du ministre des travaux publics, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Paris, du service de la navigation de la Seine (3^e section), en remplacement de *M. Parmentier*, promu inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées.

Cette disposition aura son effet à dater du jour où *M. Parmentier* prendra effectivement possession de ses nouvelles fonctions.

Par arrêté du 9 février 1939, *M. Doumenc*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Paris, a été mis, à dater du 1^{er} janvier 1939, à la disposition du comité des transports parisiens créé par l'article 2 du décret du 12 novembre 1938.

Il sera placé dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Par arrêté du 9 février 1939, *M. Bussy*, nommé, par décret du 14 octobre 1938, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées, a été attaché, à la résidence de Paris, à dater du 1^{er} janvier 1939, au service du contrôle des chemins de fer, en qualité de commissaire au contrôle.

Par arrêté du 30 janvier 1939, *M. Lazard*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Sfax, remis par le résident général à Tunis à la disposition de l'administration des travaux publics, a été chargé, sur sa demande, à dater du 16 février 1939, à la résidence d'Avignon, des services ci-après désignés, savoir :

1^o 2^e arrondissement du service ordinaire des ponts et chaussées du département de Vaucluse;

2^o 4^e arrondissement du service de la navigation du Rhône.

Il sera attaché, en outre, au service du contrôle des études relatives à l'aménagement de la chute de Donzère-Mondragon.

Par arrêté du 9 février 1939, *M. Bollard*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Marseille, nommé, par décret du 4 février 1939, ingénieur en chef des ponts et chaussées, a été chargé, sur sa demande, à dater du 16 février 1939, à la résidence d'Auch, des services ci-après désignés, en remplacement de *M. Isarte*, appelé à une autre destination, savoir :

1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département du Gers;

2^o Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Adour (2^e section) et des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse.

Par arrêté du 9 février 1939, *M. Poyet*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Châlons-sur-Marne, nommé, par décret du 4 février 1939, ingénieur des ponts et chaussées, a été chargé, à dater du 16 février 1939, sur sa demande, à la résidence de Vesoul, des services ci-après désignés, en remplacement de *M. Girard*, précédemment appelé à une autre destination, savoir :

1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Haute-Saône;

2^o Service de la navigation de la Saône (1^{re} section).

Aux termes d'un arrêté du 9 février 1939, M. *Poussel*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Angers, nommé, par décret du 4 février 1939, ingénieur en chef des ponts et chaussées, a été chargé, sur sa demande, à dater du 16 février 1939, à la résidence de Niort, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Baste, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département des Deux-Sèvres;

2° Service de la navigation de la Sèvre niortaise;

3° Service du port de Marans, du canal maritime de Marans au Brault et de la Sèvre maritime;

4° Service du contrôle des voies ferrées du port de Marans.

Par arrêté du 9 février 1939, M. *Magnien*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Roanne, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été placé à la disposition du gouvernement général de l'Algérie, pour être chargé, sur sa demande, à dater du 16 février 1939, à la résidence de Constantine, de la 2^e circonscription des services ordinaire et maritime des ponts et chaussées du département de Constantine, en remplacement de M. Girard, appelé à d'autres fonctions.

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

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Par décision du 9 février 1939, a été fixée au 16 février 1939 la date de la cessation effective des services de M. *Luzinier*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Angoulême, admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 24 juillet 1938, et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

En conséquence, a été également fixée au 16 février 1939 la date à laquelle prendra effet l'arrêté du 23 septembre 1938 aux termes duquel M. *Baste*, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées à Niort, a été chargé, à la résidence d'Angoulême, des services précédemment confiés à M. *Luzinier*.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 11 février 1939, M. *Guillanton* (André), ingénieur en chef de 1^{re} classe du cadre général des travaux publics et des mines des colonies (mines), en service détaché auprès du département, a été mis à la disposition du gouverneur général de l'Indochine, à compter du 15 février 1939, pour être chargé des fonctions d'inspecteur général des mines et de l'industrie.

Par décret en date du 10 février 1939, rendu sur la proposition du ministre des colonies, M. *Beau*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, détaché au ministère des colonies à compter du 1^{er} février 1939, a été nommé inspecteur général des travaux publics des colonies, pour compter de la même date.

Par arrêté du 15 février 1939, M. *Boucher*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Paris, a été chargé à la même résidence, à dater du 1^{er} février 1939, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Beau appelé à d'autres fonctions, savoir :

1° Affaires rhénanes et danubiennes et statistique de la navigation intérieure;

2° Service central hydrométrique et d'annonce des crues (sous la présidence de M. l'inspecteur général Vasseur);

3° Service central des inondations.

M. Boucher a été nommé, en outre, ingénieur en chef du service central du contrôle des voies ferrées des ports maritimes et fluviaux.

Par arrêté du 15 février 1939, M. *Le Bel*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Saint-Nazaire, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Marseille, à dater du 1^{er} mars 1939, du 4^e arrondissement du service maritime du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. Bollard, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 15 février 1939, M. *Barrillon*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Arras, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Marseille, à dater du 1^{er} mars 1939, du 3^e arrondissement du service maritime du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. Teissier du Cros, appelé à une autre destination.

Aux termes d'un arrêté du 15 février 1939, M. *du Rochet* nommé par décret en date du 15 février 1939, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées, pour prendre rang à dater du 16 février 1939, sera maintenu à la disposition du ministère des affaires étrangères, au service de la régence de Tunis, pour être affecté au poste de chef de l'arrondissement des travaux publics de Sfax.

Il restera placé, en cette nouvelle qualité 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 16 février 1939.

Par décision du 27 février 1939, a été fixée au 1^{er} mars 1939 la date de cessation effective des services de M. *Richard*, inspecteur général de 1^{re} classe des ponts et chaussées, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

En conséquence, prendront effet à partir de la même date les dispositions :

1° Du décret du 21 août 1938 aux termes duquel M. *Lemoine*, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, est nommé inspecteur général de 1^{re} classe.

2° Du décret du 17 décembre 1938, aux termes duquel M. *Parmentier*, est nommé inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées;

3° De l'arrêté du 11 janvier 1939, aux termes duquel M. *Parmentier*, inspecteur général de 2^e classe des ponts

et chaussées, est chargé du 6^e arrondissement d'inspection générale des ponts et chaussées;

4^e De l'arrêté du 11 janvier 1939, aux termes duquel M. *Parmontier* inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, fera partie des 1^{re} et 2^e sections du conseil général des ponts et chaussées;

5^e De l'arrêté du 9 février 1939, aux termes duquel M. *Bloeset*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, est chargé du service de la navigation de la Seine (3^e section).

Par arrêté en date du 28 février 1939, M. *Wendling*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, précédemment mis à la disposition du ministère des affaires étrangères et détaché au service des travaux publics de Syrie, a été maintenu pour une durée de deux ans dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913, à dater du 16 février 1938.

Par arrêté du 7 mars 1939, M. *Roques*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Sens, a été chargé, à dater du 1^{er} avril 1939, à la résidence de Sète, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Sallé, décédé, savoir :

1^o 4^e arrondissement du service de la navigation du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne;

2^o Arrondissement unique du service maritime des départements de l'Hérault et du Gard.

Par décision ministérielle du 7 mars 1939 :

M. *Heuze*, ingénieur de 2^e classe des travaux maritimes, a été désigné pour continuer ses services à Oran, pour compter du 15 avril 1939.

Par arrêté du 11 mars 1939, M. *Loriferne*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Toulouse, a été chargé, à la résidence d'Angers, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Poussei, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1^o Arrondissement de l'Est du service ordinaire des ponts et chaussées du département de Maine-et-Loire;

2^o Arrondissement unique du service de la navigation du canal de la Dive et du Thouet canalisé.

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

Ces dispositions auront leur effet à dater du 16 avril 1939.

Par arrêté du 23 mars 1939, M. *Lorion*, sous-chef de bureau hors classe à l'administration centrale des travaux publics, inscrit au tableau d'avancement pour le grade de chef de bureau, a été nommé chef de bureau de 3^e classe, pour prendre rang du 1^{er} avril 1939.

Il sera détaché, en cette qualité, à l'école nationale des ponts et chaussées pour occuper les fonctions de secrétaire général de cette école, en remplacement de M. Lemerrier de Maisoncelle, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Cette dernière disposition aura son effet à dater du jour où M. Lemerrier de Maisoncelle cessera définitive-

ment ses services et M. Lorion ne percevra le traitement de son grade qu'à compter de la même date.

Par arrêté du 23 mars 1939, M. *Vimont* (Emile), sous-chef de bureau hors classe à l'administration centrale des travaux publics, inscrit au tableau d'avancement pour le grade de chef de bureau, a été nommé chef de bureau de 3^e classe, à dater du 1^{er} avril 1939, en remplacement numérique de M. Idoux, promu au grade de sous-directeur.

Il restera détaché, en cette nouvelle qualité, à l'école nationale supérieure des mines, pour y occuper les fonctions de secrétaire général.

Par arrêté du 24 mars 1939, M. *Courbon*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Chaumont, a été attaché, à dater du 1^{er} avril 1939, à la résidence de Paris, au service central d'études techniques.

Aux termes d'un arrêté du 11 mars 1939, M. *Dumas* (Paul), nommé, par décret du 4 février 1939, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées, sera chargé, à la résidence de Clermont-Ferrand, du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Puy-de-Dôme.

Cette disposition aura son effet à dater du jour de la cessation effective des services de M. Hennequin, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

Par arrêté du 3 avril 1939, M. *Poullain*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des mines à Marseille, a été mis, sur sa demande, à dater du 1^{er} avril 1939, à la disposition du ministre des colonies.

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.

Par décret en date du 11 avril 1939, M. *Haguenau* (Daniel-Isaac), ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, remis par le ministre de l'air à la disposition du ministre des travaux publics, a été nommé directeur de l'office national de la navigation.

Cette disposition aura son effet à dater du jour de la cessation effective des services de M. Houpeurt, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

Par arrêté du 6 avril 1939, M. *Stahl*, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées, remis par le préfet de la Seine à la disposition du ministre des travaux publics, a été réintégré (pour ordre) dans l'administration des travaux publics et mis à la disposition du ministre de l'air, pour être chargé des fonctions de directeur des travaux et installations à l'administration centrale du ministère de l'air.

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

Ces dispositions auront leur effet à dater du 7 avril 1939.

Par arrêté du 21 avril 1939 :

M. *Jeannin*, inspecteur général des ponts et chaussées, a été chargé à titre temporaire, en sus de ses attributions actuelles, de la direction des services des ponts et chaussées de Seine-et-Oise, avec mission spéciale d'assurer l'aménagement des voies d'évacuation de la région parisienne.

M. *Malet* ingénieur en chef, continuera ses fonctions en qualité d'adjoint à M. *Jeannin*.

Les modalités d'application du présent arrêté, qui prendra effet du 24 avril 1939, seront ultérieurement déterminées.

Par arrêté du 26 avril 1939, M. *Desbazeilles*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées aux Sables-d'Olonne, a été chargé, à dater du 16 mai 1939, à la résidence de Saint-Nazaire, du 4^e arrondissement du service maritime du département de la Loire-Inférieure, en remplacement de M. Le Bel appelé à une autre destination.

Il remplira en outre les fonctions de chef d'exploitation du port de Saint-Nazaire.

Par arrêté du 28 avril 1939, M. *Olivier*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Lons-le-Saunier, a été mis, sur sa demande, à dater du 16 juillet 1939, à la disposition du ministre des affaires étrangères, pour être chargé d'un emploi de son grade à la régence de Tunis.

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

Par décret du 4 mai 1939, M. *Schuhl*, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Marseille, est nommé directeur des services techniques de la ville de Marseille.

Par arrêté du 2 mai 1939, M. *Servière* (Almir), ingénieur principal du service vicinal, a été chargé, à la résidence de Mende, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Lozère, en remplacement de M. Boyer, ingénieur principal du service vicinal, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Il sera, en outre, attaché au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin du Tarn.

Ces dispositions recevront leur effet à compter du jour de la cessation des fonctions de M. Boyer.

Par arrêté du 28 avril 1939, ont été prononcées ou maintenues les affectations suivantes de commissaires en chef et de commissaires au service du contrôle technique, savoir :

MM.

Eguillon, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1^{re} classe, commissaire en chef adjoint au directeur du contrôle technique;

Raby, ingénieur en chef des mines de 1^{re} classe;

Creange, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1^{re} classe,

commissaires en chef au contrôle technique (exploitation).

MM.

Julien, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2^e classe;

Godin, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées,

commissaires en chef au contrôle technique (installations fixes).

MM.

Prot, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, commissaire en chef au contrôle technique (matériel et traction);

Roy, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, commissaire en chef au contrôle technique (voies ferrées d'intérêt local).

MM.

Faure, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées;

Sigmann, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées, commissaires au contrôle technique (exploitation).

MM.

Bussy, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées;

Faure, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, commissaires au contrôle technique (installations fixes).

M. *Dodu*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des mines, commissaire au contrôle technique (matériel et traction).

Ont été prononcées ou maintenues les affectations suivantes aux seize arrondissements du service du contrôle technique, savoir :

1^o Paris-Nord-Est. — M. *Bussy*, commissaire au contrôle.

2^o Paris-Sud-Est. — M. *Sigmann*, commissaire au contrôle.

3^o Paris-Sud-Ouest. — M. *Faure*, commissaire au contrôle.

4^o Paris-Ouest. — M. *Faure*, commissaire au contrôle (intérimaire).

5^o Lille. — M. *Bureau*, ingénieur des mines.

6^o Nancy. — M. *Basoïlhac*, ingénieur des mines.

7^o Strasbourg. — M. *Delacote*, ingénieur des mines.

8^o Lyon. — M. *Barral*, ingénieur des mines.

9^o Clermont-Ferrand. — M. *Frereau*, ingénieur des mines.

10^o Nantes. — M. *Allais*, ingénieur des mines.

11^o Rennes. — M. *Fischesser*, ingénieur des mines.

12^o Caen. — M. *Denis*, ingénieur des mines (intérimaire).

13^o Marseille. — M. *Guiraud*, ingénieur des travaux publics de l'Etat (mines) chargé de l'intérim des fonctions d'ingénieur des mines.

14^o Montpellier. — M. *Loisy*, ingénieur des mines.

15^o Toulouse. — M. *Pigeyre*, ingénieur des travaux publics de l'Etat (mines), chargé de l'intérim des fonctions d'ingénieur des mines.

16^o Bordeaux. — M. *Fénelon*, ingénieur des travaux publics de l'Etat (mines), chargé de l'intérim des fonctions d'ingénieur des mines.

L'effet de ces dispositions remontera au 6 mars 1939.

Par arrêté du 12 mai 1939, M. *Lhuillier*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Besançon, précédemment placé dans la situation de service détaché pour exercer les fonctions d'agent voyer d'arrondissement du service vicinal du département du Doubs, a été chargé, à dater du 16 mai 1939, à la résidence de Chaumont, des services ci-après désignés en remplacement de M. Courbon, appelé à une autre destination, savoir :

1^o Arrondissement du Nord du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Haute-Marne ;
2^o 1^{er} arrondissement du service du canal de la Marne à la Saône.

Aux termes d'une décision du 15 mai 1939, MM. *Girard* et *Montigny*, inspecteurs généraux de 1^{re} classe ; *Jeannin*, *Fabre* et *Notté*, inspecteurs généraux de 2^e classe des ponts et chaussées, membres des commissions du personnel et des marchés du conseil général des ponts et chaussées, feront partie de la 4^e section du conseil général des ponts et chaussées.

Par arrêté du 15 mai 1939, M. *Walther*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Mulhouse, a été chargé, à dater du 1^{er} juillet 1939, à la résidence de Strasbourg, de l'arrondissement du centre du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Bas-Rhin, en remplacement de M. Calès, précédemment appelé à une autre destination.

Par arrêté du 15 mai 1939, M. *Leviant*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Toulouse, a été désigné, à dater du 16 mai 1939, pour participer au contrôle de l'électrification des chemins de fer de l'ancien réseau du Midi, en remplacement de M. Loriferne, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 15 mai 1939, M. *Parisot*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des mines à Paris, a été chargé, à dater du 16 avril 1939, à la même résidence, de l'intérim des fonctions de directeur du bureau de documentation minière.

Par arrêté du 15 mai 1939, M. *Baboin*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des mines, précédemment placé dans la situation de congé hors cadres, a été réintégré, à dater du 16 avril 1939, sur sa demande, dans les cadres de l'activité, et chargé du sous-arrondissement de Paris du 2^e arrondissement minéralogique de Paris, en remplacement de M. Parisot.

Par arrêté du 16 mai 1939, M. *Guillaumat*, ingénieur en chef des mines, remis par le ministre des colonies à la disposition du ministre des travaux publics, a été réintégré pour ordre dans les cadres de l'administration des travaux publics et mis à la disposition du ministre des affaires étrangères pour être affecté à un emploi de son grade au service de la résidence générale de la République française à Tunis.

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

L'effet de ces dispositions remontera au 15 avril 1939.

Par arrêté du 15 mai 1939, M. *Crosnier*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Constantine, a été adjoint, à la résidence d'Alger, au directeur du service des irrigations, à dater du 1^{er} avril 1939.

Il continuera à assurer, en outre, à titre provisoire, le service de l'arrondissement des grands travaux hydrauliques de Constantine.

Aux termes d'un arrêté du 20 mai 1939, M. *Marchal*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Montbéliard, a été chargé, à la résidence de Besançon du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Doubs, en remplacement de M. Lhuillier, appelé à une autre destination.

M. Marchal a été chargé, en outre, de l'arrondissement de Besançon du service de la navigation du canal du Rhône au Rhin (section de l'embouchure de la Saône à la limite du département du Doubs et du territoire de Belfort) réorganisé par arrêté en date de ce jour.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} juin 1939.

Modifications dans les attributions des Services

Par arrêté en date du 4 mars 1939, le contrôle des distributions d'énergie électrique dans le département de la Mayenne a été organisé à nouveau, sous la direction de l'ingénieur en chef du service ordinaire des ponts et chaussées de ce département, ainsi qu'il suit :

I. — VOIRIE

Ingénieurs. — Les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service de la voirie dans les limites de leurs arrondissements respectifs.

II. — EXPLOITATION

Arrondissement du Nord. — Comprenant les territoires des syndicats d'électrification de Pré-en-Pail, Villaines, Mayenne, Ambrières, Gorron, Landivy, Ernée, Chailland, Bais, la Charnie et les concessions communales correspondantes.

Ingénieur. — L'ingénieur des ponts et chaussées chargé de l'arrondissement du Nord.

Arrondissement du Sud. — Comprenant les territoires

des syndicats de Loiron, Nuillé-sur-Vicoin, Argentré, Cos-sé-le-Vivien, Saint-Aignan-sur-Roë, Craon, Château-Gontier, Neslay, Grez-en-Bouère, Préaux, Berné.

Ingénieur. — L'ingénieur des ponts et chaussées chargé de l'arrondissement du Sud.

L'effet de ces dispositions remontera au 1^{er} janvier 1939.

Par arrêté du 2 avril 1939, le service de la navigation du Rhône a été à nouveau organisé comme suit, à dater du 1^{er} avril 1939, savoir :

Arrondissement de Lyon, dont le siège est fixé à Lyon (fusion des 1^{er} et 2^e arrondissements antérieurs).

Arrondissement de Valence, dont le siège est fixé à Valence.

Arrondissement d'Avignon, dont le siège est fixé à Avignon.

Arrondissement d'Arles, dont le siège est fixé à Arles.

Aux termes d'un arrêté du 28 avril 1939, le contrôle du chemin de fer de Somain à Anzin et à la frontière belge (chemin de fer secondaire d'intérêt général), précédemment assuré par les services du contrôle des chemins de fer d'intérêt général, sera assuré, à dater du 16 avril 1939, sous l'autorité des directeurs des services de con-

trôle, par l'ingénieur en chef des mines chargé de l'arrondissement minéralogique de Douai, qui disposera, en ce qui concerne cette partie de son service, en sus des fonctionnaires placés sous ses ordres, de l'inspecteur du contrôle du travail en résidence à Lille.

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Par arrêté du 2 mai 1939, les dispositions de l'article 1^{er} de l'arrêté du 28 février 1927 ont été modifiées de la manière suivante à dater du 1^{er} mai 1939, savoir :

Article 1^{er}

« Le conseil général des ponts et chaussées est divisé en quatre sections, dont la compétence est fixée ainsi qu'il suit :

« 4^e section. — Personnel, comptabilité et administration générale, chemins de fer ».

Par arrêté du 20 mai 1939, les arrondissements de Montbéliard et de Besançon, du service de la navigation du canal du Rhône au Rhin (section de l'origine — embouchure de la Saône — à la limite du département du Doubs et du territoire de Belfort) ont été fusionnés en un seul arrondissement dont le siège est fixé à Besançon, à dater du 1^{er} juin 1939.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

QUESTIONS ÉCRITES

J. O. du 10 Février 1939

Organisation des Services

7497. — *M. Dommange*, demande à *M. le ministre des travaux publics* : 1^o si les articles 13 et 14 du décret du 7 fructidor an XII, relatifs à l'organisation des ponts et chaussées sont encore en vigueur et, dans la négative, par quels textes ils ont été soit abrogés, soit modifiés, soit remplacés; 2^o quelle autorité a compétence pour approuver les décomptes des marchés de travaux passés avec l'administration des ponts et chaussées et les textes réglementant cette matière. (*Question du 14 novembre 1938*).

Réponse. — 1^o Aucun texte n'a abrogé explicitement les articles 13 et 14 du décret du 7 fructidor an XII; 2^o les décomptes des marchés de travaux des ponts et chaussées sont arrêtés conformément aux clauses et conditions générales fixées par l'arrêté ministériel du 29 décembre 1910.

Indemnité de fonction

8023. — *M. F. Morin* expose à *M. le ministre des travaux publics* qu'un décret du 26 mars 1927 prévoit l'allocation aux fonctionnaires de l'administration des travaux publics d'une indemnité dite « de technicité » ou « de fonction », et demande si cette indemnité a le caractère d'indemnité compensatrice pour les postes déshérités et si, dans la répartition, il est tenu compte des sommes touchées par le fonctionnaire dans le cours de l'année, en sus de son traitement (frais de contrôle des distributions d'énergie électrique, frais de contrôle des chemins de fer départementaux et des tramways, honoraires du service hydraulique) et aussi de la situation du fonctionnaire marié à une fonctionnaire touchant de son côté des honoraires ou encore, le cas échéant, de la pension militaire qu'il peut toucher. (*Question du 12 janvier 1939*).

Réponse. — Les allocations du décret du 26 mars 1927 sont aux termes de ce décret, accordées aux ingénieurs

et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat « attachés à des services d'études ou de grands travaux ou remplissant des fonctions particulièrement importantes ». Pour l'attribution, il est tenu compte des autres indemnités attachées au poste, mais non de la situation personnelle de l'intéressé.

J. O. du 17 Février 1939

Indemnité de réinstallation

8266. — M. Pierre Mendès-France demande à M. le ministre des colonies : 1° s'il ne jugerait pas le moment opportun de faire rétablir au profit des fonctionnaires coloniaux l'indemnité de réinstallation créée par le décret du 19 juin 1931 et supprimée par décret-loi du 6 octobre 1934; 2° si par mesure d'équité et d'humanité cette mesure ne devrait pas être payée aux fonctionnaires de l'Afrique équatoriale française — les seuls qui ne l'ont pas perçue — mis à la retraite avant sa suppression; 3° pour quelles raisons cette indemnité n'a pas encore été rétablie et payée aux fonctionnaires de l'Afrique équatoriale française susvisés, puisque sur les instructions données au gouverneur général de cette colonie, en août 1938, une commission s'était réunie à cet effet à Brazzaville, et avait voté l'institution de l'indemnité de réinstallation en Afrique équatoriale française et le paiement aux fonctionnaires, retraités après 1931 et qui ne l'avaient pas perçue. (Question du 3 février 1939).

Réponse. — Le comité colonial des économies s'est prononcé en 1934 pour la suppression de l'indemnité de réinstallation qui est intervenue par décret du 6 octobre 1934. Dans les circonstances actuelles qui imposent une gestion particulièrement sévère des deniers publics, il n'est pas possible de rétablir une indemnité supprimée en toute connaissance de cause.

J. O. du 22 Février 1939

Retraites

4975. — M. Louis Gros, sénateur, expose à M. le ministre des finances que plusieurs fonctionnaires de l'Etat sont détachés actuellement au service des départements et des communes; que, dans cette position, ils ont continué leurs versements-retraite à la caisse de l'Etat parce que des raisons de droits acquis à l'Etat ne leur permettaient pas d'adhérer à la caisse des retraites des départements ou des communes qui les occupent; qu'aujourd'hui, l'article 107 de la loi de finances du 31 décembre 1937 permet à ces fonctionnaires de faire modifier à leur profit le décompte du montant de la retraite qui leur sera servie partie par l'Etat, partie par leur employeur. Mais il semble que pour cela, les fonctionnaires en question devraient faire cesser au 1^{er} janvier 1938 l'effet de l'arrêté qui les a mis en service détaché et obtenir leur mise en congé hors cadre, et demande si ce changement de position sera opéré d'office par l'Etat ou bien si chaque intéressé doit en faire la demande. (Question du 15 juillet 1938).

Réponse. — Il appartient aux fonctionnaires de l'Etat, détachés auprès des services départementaux ou communaux, qui désirent se prévaloir des dispositions de l'article 107 visé ci-dessus, de se mettre en instance auprès de leur administration d'origine qui examinera, compte tenu du statut auquel ils sont soumis, la possibilité de les placer, éventuellement, dans une position leur permettant d'obtenir leur affiliation aux caisses de retraites locales.

J. O. du 1^{er} Mars 1939

Facilités de circulation

7475. — M. Polimann signale à M. le ministre des travaux publics, les dépenses supplémentaires imposées, par la suppression des lignes secondaires, aux fonctionnaires titulaires d'une carte de circulation de la Société nationale de chemins de fer français pour l'exécution de leurs services; et demande si ces fonctionnaires peuvent jouir des mêmes facilités de circulation sur les autobus départementaux. (Question du 8 novembre 1938).

Réponse. — La validité des cartes de circulation accordées à certains fonctionnaires par la Société nationale des chemins de fer français pour l'exécution de leur service, ne s'étend pas aux services routiers. Il appartient aux intéressés d'obtenir le remboursement de leur dépense par imputation sur les frais de tournée afférents à l'exercice de leur fonction.

J. O. du 11 Mars 1939

Retraites

7894. — M. Robert Sardutier expose à M. le ministre des finances : a) qu'un fonctionnaire d'Etat, ayant accompli quelques années au service d'une ville, demande, en s'appuyant sur l'article 107 de la loi du 31 décembre 1937, la liquidation de la pension acquise au titre d'employé de cette ville; que ce fonctionnaire, toujours en activité, a atteint l'âge auquel le règlement de la caisse des retraites de la ville a fixé le droit à pension pour les employés municipaux; b) que la ville en question est disposée à donner satisfaction à l'intéressé, et demande : 1° si la pension municipale doit prendre effet : a) du jour où le fonctionnaire a atteint l'âge fixé par le règlement municipal, c'est-à-dire dès maintenant; b) du jour où le fonctionnaire quittera l'emploi qu'il occupe encore dans une administration de l'Etat; 2° sur quel traitement doit être calculée la pension municipale. (Question du 29 décembre 1938).

Réponse. — La pension municipale ne pourra être liquidée qu'après la cessation définitive des services que l'agent accomplit encore dans l'administration de l'Etat. Elle sera calculée sur le traitement moyen afférent à l'emploi municipal que l'agent occupait avant de passer au service de l'Etat.

J. O. du 17 Mars 1939

Honoraires

6990. — M. Pierre Dignac expose à M. le ministre de la justice que, par suite d'une interprétation, d'ailleurs valable selon les différents ressorts de cours d'appel, l'administration de l'enregistrement continue à prélever 10 p. 100 sur les honoraires alloués aux experts après taxation du juge, et demande si les honoraires d'expertises dont le taux variable est fixé lors de chaque opération ne doivent pas être considérés comme frais de justice sur lesquels le 10 p. 100 a été supprimé. (Question du 9 juillet 1938).

Réponse. — Le décret du 17 juin 1938 paru au Journal officiel du 29 juin 1938 a abrogé le décret du 8 août 1935 portant réduction de 10 p. 100 des droits et émoluments alloués aux experts, administrateurs judiciaires, liquidateurs de sociétés, syndics de faillite et séquestre près les tribunaux. En conséquence, les mémoires concernant les rapports d'expertises déposés postérieurement au 30 juin 1938 ne sont pas soumis au prélèvement de 10 p. 100.

J. O. du 20 Mars 1939

Charges de Famille

5197. — M. Georges Pernot, sénateur, demande à M. le ministre des finances de lui faire connaître la situation de famille des fonctionnaires de l'Etat en indiquant, dans un tableau détaillé : 1° le nombre des fonctionnaires célibataires; 2° le nombre des fonctionnaires mariés sans enfants; 3° le nombre des fonctionnaires ayant un, deux, trois, quatre, cinq, six enfants et plus, en précisant leur nombre pour chacune de ces catégories. (Question du 31 janvier 1939).

Réponse. — D'après une enquête effectuée au début de 1938 sur un effectif de 860.000 agents existant à cette date, les familles de fonctionnaires et agents de l'Etat bénéficiant d'indemnités pour charges de famille se répartissaient ainsi qu'il suit :

- Familles de un enfant, 196.000.
- Familles de deux enfants, 131.000.
- Familles de trois enfants, 57.750.
- Familles de quatre enfants et au-delà, 49.000.

J. O. des 17-18 Avril 1939

Construction de routes

8822. — M. Ramette expose à M. le ministre de l'agriculture que les travaux de construction de la route forestière à Hossegor et Mimizan (Landes), ont donné lieu à certaines critiques; et demande : 1° quelle est la longueur de la route construite actuellement, tant à Hossegor qu'à Mimizan; 2° quels sont les services chargés du contrôle et de la construction de cette route; 3° le prix de revient du kilomètre de route : a) à Hossegor; b) à Mimizan; 4° les traitements et indemnités versés aux

directeurs techniques de Mimizan et d'Hossegor; 5° le montant total des crédits affectés à ces travaux; 6° le montant total des salaires, indemnités et traitements divers; 7° le montant total de la consommation d'essence; 8° le montant total provenant de la vente des arbres abattus pour permettre la construction de la route; 9° ce qui a déterminé le choix des entrepreneurs; 10° la teneur des contrats passés entre l'administration des eaux et forêts et les différents entrepreneurs. (Question du 12 mars 1939).

Réponse. — 1° Route neuve construite à Hossegor : 10 km. 500; route réfectionnée à Hossegor : 8 km. 500; route neuve construite à Mimizan : 13 km. 900; 2° administration des eaux et forêts; 3° prix de revient du kilomètre de route empierrée à Hossegor : 343.000 fr.; prix de revient du kilomètre de route en béton armé à Mimizan : 593.000 fr.; 4° les directeurs techniques n'ont touché aucun traitement ou indemnité, mais seulement des honoraires calculés à raison de 5 p. 100 du montant des travaux (main-d'œuvre et matériaux, à l'exclusion des achats ou location de matériel et d'outillage); 5° a) Hossegor : 3.400.000 fr. par l'Etat; 340.000 fr. par les collectivités; b) Mimizan : 8.225.000 fr. par l'Etat; 6° a) Hossegor; 1.675.000 fr.; b) Mimizan : 3.725.000 fr.; 7° 3.900 litres à Hossegor; 33.000 litres à Mimizan; 8° les arbres abattus à Hossegor ont été laissés à la disposition de leurs propriétaires : communes ou particuliers. Ceux abattus à Mimizan appartenaient à l'Etat et ont été soit carbonisés dans le centre de carbonisation domaniale des Landes, soit utilisés pour les besoins des chantiers; 9° les marchés de ciment ont été passés avec une usine de la région au prix uniforme fixé par la fédération des chaux et ciments, compte tenu de la ristourne consentie à l'occasion des grands travaux. Les marchés de gravier, pierres, etc., ont été passés après appel d'offre auprès des divers fournisseurs et adjugés au meilleur prix; 10° les contrats ont été passés dans la forme habituelle indiquant la quantité de matériaux à livrer, les prix, le mode et le délai de livraison, et enregistrés.

Indemnités et Cumuls

8701. — M. René Dommenge rappelle à M. le ministre des travaux publics que, répondant (Journal officiel, 6 février 1934) à une question écrite posée le 11 janvier 1934, l'un de vos prédécesseurs a indiqué qu'un ingénieur en chef des travaux publics percevait, en 1930, en plus de son traitement principal versé par l'Etat, les traitements supplémentaires ci-après : subvention du département, 25.000 fr.; électrification, 3.000 fr.; chemin de fer, 15.180 fr.; autobus, 6.525 fr.; chemins ruraux, 2.500 fr.; déplacements, 1.462 fr.; frais de bureaux, 3.300 fr.; adduction d'eau, 58.920 fr. 50, soit, au total, 115.887 fr. 50, et demande en conséquence : 1° si ces traitements supplémentaires sont encore attribués aujourd'hui aux fonctionnaires dont il s'agit et, dans l'affirmative, leurs montants actuels; 2° si ces traitements sont cumulés avec le traitement d'Etat, et, dans l'affirmative, le montant de celui-ci; 3° en cas de non-cumul, la composition des divers éléments effectifs de rémunération desdits fonctionnaires; 4° si la commission dite « de la hache »

étudie la situation générale des fonctionnaires rémunérés à la fois par l'Etat et par des collectivités publiques. (Question du 7 mars 1939).

Réponse. — Le décret du 29 octobre 1936 sur les cumuls est appliqué à tous les fonctionnaires des travaux publics et particulièrement au cas visé. Il n'appartiendrait qu'à la commission de réorganisation administrative de dire si elle envisage de proposer la modification de ce décret.

J. O. du 12 Mai 1939

Retraites

5.282. — M. Gasnier-Duparc, sénateur, demande à M. le ministre des finances si un fonctionnaire ayant commencé sa carrière au service d'un département et effectué à la caisse des retraites de ce département les versements prévus, peut bénéficier, s'il passe ensuite au service de l'Etat, des dispositions de l'article 107 de la loi de finances du 31 décembre 1937 et demander par voie de conséquence la validation de ses services départementaux antérieurs, en vertu de l'article 72 de la loi du 31 décembre 1938 et si les services départementaux entrent en compte, non seulement pour la constitution du droit à pension, mais aussi pour la liquidation de sa pension. (Question du 7 mars 1939).

Réponse. — Conformément aux dispositions de l'article 107 susvisé, l'intéressé pourra éventuellement prétendre, lors de son admission à la retraite en qualité de fonctionnaire de l'Etat, à deux pensions :

1° Une pension de l'Etat dans la constitution du droit de laquelle il sera tenu compte de ses services départementaux, mais qui rémunérera seulement les services rendus à l'Etat;

2° Une pension départementale établie compte tenu des services rendus à l'Etat, mais qui ne rémunérera que les services accomplis au département. L'article 72 de la loi du 31 décembre 1938 ne permet que la validation pour la retraite, au titre de l'article 10 de la loi du 14 avril 1924, par les bénéficiaires de l'article 107, des services auxiliaires, temporaires ou d'aide antérieurement rendus à l'Etat.

J. O. du 24 Mai 1939

Retraites

5192. — M. Georges Pernot, sénateur, signale à M. le ministre des finances le cas d'un fonctionnaire retraité qui, par suite de la révision de sa pension de retraite a touché, en janvier 1939, un rappel portant sur les arrérages de plusieurs exercices : et demande si les sommes reçues à ce titre sont passibles de la contribution nationale extraordinaire de 2 p. 100 étant d'ailleurs observé que sans les lenteurs apportées par l'administration au travail de révision, l'intéressé aurait dû recevoir, depuis longtemps déjà, les sommes qu'il vient seulement d'encaisser. (Question du 30 janvier 1939).

Réponse. — En ce qui concerne les traitements, salaires, pensions et rentes viagères, la contribution nationale extraordinaire de 2 p. 100 porte sur les sommes reçues au titre de la période d'application de cette contribution, c'est-à-dire au titre de l'année 1939. Dès lors, si comme il semble, le rappel de pension perçu par le contribuable visé dans la question se rapporte exclusivement à des années antérieures à 1939, les sommes touchées de ce chef par l'intéressé ne peuvent pas être considérées comme constituant pour celui-ci un encaissement normal de ladite année 1939 et, par suite, elles n'étaient pas susceptibles d'être soumises à la retenue à la source de la contribution nationale. Il appartiendra au contribuable intéressé de signaler son cas au directeur départemental des contributions directes qui lui accordera d'office, s'il y a lieu, la restitution des droits perçus en trop.

Frais de Tournées

3623. — M. Daroux demande à M. le ministre des finances si les fonctionnaires, assujettis à l'impôt sur le revenu et qui perçoivent des frais de tournées en vue des inspections qu'ils ont à effectuer, sont obligatoirement tenus de déclarer le montant de ces frais, tant pour l'impôt général que pour l'impôt cédulaire. (Question du 2 mars 1939).

Réponse. — Les indemnités pour frais de tournées attribuées à certains fonctionnaires, étant, d'une façon très générale, entièrement absorbées par les dépenses qu'elles sont destinées à couvrir, ne doivent pas être comprises dans les bases de l'impôt cédulaire et de l'impôt général sur le revenu dû par les bénéficiaires. Ceux-ci sont dès lors dispensés de les comprendre dans le décompte de leurs émoluments imposables lors de l'établissement de leur déclaration relative à ce dernier impôt.



Textes législatifs et réglementaires pouvant intéresser les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Nomination de membres du conseil supérieur de l'électricité.	Décret du 3 février 1939	Travaux Publics	9 février 1939
Conditions d'attribution du supplément temporaire de perte au change aux personnels du département des colonies se déplaçant à l'étranger.	Décret et Arrêté du 3 février 1939	Colonies	—
Comité de réorganisation administrative.	Décret du 11 février 1939	Finances	12 février 1939
Comité des transports parisiens (Administration, Régime financier).	Décret du 11 février 1939	Travaux Publics	13-14 février 1939
Résultat des élections des représentants des fonctionnaires et agents des services extérieurs du ministère des travaux publics auprès de la commission de réforme du département de la Seine.	—	—	—
Nomination de membres de la délégation permanente du conseil supérieur de l'électricité.	Arrêtés du 11 février 1939	—	17 février 1939
Nombre de places affectées en vue du recrutement du cadre général des travaux publics et des mines des colonies	Arrêté du 11 février 1939	Colonies	—
Nomination d'un rapporteur au conseil supérieur des transports.	Arrêté du 16 février 1939	Travaux Publics	19 février 1939
Durée du travail dans les mines souterraines de charbon, de potasse, de schistes bitumeux, d'asphalte et dans les exploitations souterraines de fer et autres minerais métalliques.	Arrêtés du 20 février 1939	—	20-21 février 1939
Nomination d'un rapporteur au conseil supérieur de l'électricité.	Arrêté du 20 février 1939	—	—
Composition de la commission spéciale de revision des contrats d'achat d'énergie.	Arrêté du 14 février 1939	—	22 février 1939
Payement aux départements des subventions spéciales allouées en vue de faciliter la coordination des transports par fer et par route.	Décret du 23 février 1939	—	24 février 1939
Durée du travail :			
1° Dans les mines souterraines de charbon et dans leurs services du jour.	Décret du 22 février 1939	—	25 février 1939
2° Dans les mines souterraines de potasse et dans leurs services du jour.	—	—	—
3° Dans les exploitations souterraines de minerais métalliques ou d'asphalte et dans leurs services du jour.	—	—	—
4° Dans les exploitations souterraines de schistes bitumeux et dans leurs services du jour.	—	—	—
5° Dans les exploitations souterraines de sel gemme et dans leurs services du jour.	—	—	—

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
6° Dans les exploitations souterraines de pétrole.	Décret du 22 février 1939	Travaux Publics	25 février 1939
7° Dans les exploitations de pétrole par puits ou sondage et dans leurs services du jour.	—	—	—
8° Dans les exploitations à ciel ouvert de lignite.	—	—	—
Conditions de recrutement du personnel du comité des transports parisiens.	Décret du 25 février 1939	—	26 février 1939
Règlement d'administration publique sur les règles à adopter pour diminuer en cas d'attaques aériennes la vulnérabilité des édifices et pour assurer la protection de la population civile contre les bombardements.	Décret du 24 février 1939	Défense Nationale et guerre	27-28 février 1939
Admission à l'honorariat des ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines.	Décret du 25 février 1939	Travaux Publics	1 ^{er} mars 1939
Nomination de membres des conseils d'administration des ports autonome de Bordeaux et du Havre.	Décrets des 17, 25 février 1939	—	—
Nomination d'un membre de la commission d'instruction des prix de charbon servant à l'établissement de l'index économique électrique.	Arrêté du 20 janvier 1939	—	—
Comité scientifique des combustibles liquides, carburants et lubrifiants.	Décret et Arrêté du 28 février 1939	—	4 mars 1939
Résultat des élections des représentants du personnel des travaux publics auprès des comités d'avancement et du conseil d'enquête pour les années 1939, 1940, 1941 et 1942.		—	5 mars 1939
Institution en Algérie d'un comité de réorganisation administrative.	Décret du 5 mars 1939	Intérieur	8 mars 1939
Organisation des services des directions du contrôle technique et du contrôle économique et de la coordination des transports.	Arrêtés du 6 mars 1939	Travaux Publics	9 mars 1939
Nomination de membres du comité de réorganisation administrative de l'Algérie.	Décret du 5 mars 1939	Intérieur	11 mars 1939
Nomination d'un membre de la commission d'instruction des prix de charbon servant à l'établissement de l'index économique électrique.	Arrêté du 10 mars 1939	Travaux Publics	—
Majoration de l'indemnité spéciale temporaire aux fonctionnaires employés et agents des cadres généraux et locaux européens en service au Cameroun.	Décret du 7 mars 1939	Colonies	—
Attribution d'une indemnité spéciale temporaire aux fonctionnaires en service à la Martinique.	—	—	—
Composition du conseil général des mines.	Décret du 7 mars 1939	Travaux Publics	12 mars 1939
Nominations de membres du comité technique de l'électricité.	Décret et Arrêté du 7 mars 1939	—	13-14 mars 1939
Réorganisation et fonctionnement du comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics.	Décret du 2 mars 1939 Arrêté du 3 mars 1939	Défense Nationale et guerre	15 mars 1939
Modification à la loi du 31 mars 1928 relative au recrutement de l'armée.	Loi du 14 mars 1939		16 mars 1939

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Modification du décret du 1 ^{er} mars 1937 instituant une indemnité complémentaire de zone dans les établissements français de l'Inde.	Décret du 15 mars 1939	Colonies	19 mars 1939
Loi tendant à accorder au Gouvernement des pouvoirs spéciaux.	Loi du 19 mars 1939		20 mars 1939
Mesures destinées à coordonner l'étude des questions concernant les lignes de transport à très haute tension.	Arrêtés des 8 et 9 mars 1939 Circulaire du 8 mars 1939	Travaux Publics	—
Réorganisation administrative de la ville de Marseille.	Décret du 20 mars 1939	Présidence du Conseil	21 mars 1939
Réorganisation et suppression des offices.	—	—	—
Incorporation au budget général de divers établissements publics autonomes.	—	—	—
Limitation du recrutement des fonctionnaires.	—	—	—
Nomination des membres du comité consultatif pour l'organisation de la répression des fraudes dans le commerce charbonnier.	Arrêté du 20 mars 1939	Travaux Publics	—
Nomination d'un membre au conseil d'administration de l'office national industriel de l'azote.	Décret du 18 mars 1939	—	22 mars 1939
Nomination de membres auprès du comité de réorganisation administrative.	Arrêté du 8 mars 1939	Présidence du Conseil	24 mars 1939
Liste des fonctionnaires pouvant être chargés d'effectuer les enquêtes prévues en matière de contrôle des prix de gros et de demi-gros de produits industriels non soumis à l'autorisation préalable.	Arrêté du 22 mars 1939	Economie Nationale	—
Protection des dépôts de pétroles et essences.	Décret du 27 mars 1939	Présidence du Conseil	27-28 mars 1939
Procédure de centralisation et d'examen des décrets-lois.	Décret du 25 mars 1939	—	—
Nomination d'un membre du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français.	Décret du 28 mars 1939	Travaux Publics	29 mars 1939
Instauration d'une procédure d'urgence pour l'instruction des demandes de construction de dépôts d'hydrocarbures.	Décret du 1 ^{er} avril 1939	Présidence du Conseil	2 avril 1939
Protection latérale des réservoirs d'hydrocarbures.	Décret du 3 avril 1939	Travaux Publics	3-4 avril 1939
Nomination de membres à la commission d'études des conditions techniques et économiques de la cokéfaction en France.	Arrêté du 1 ^{er} avril 1939	—	—
Nomination d'un membre au comité consultatif des forces hydrauliques.	Arrêté du 5 avril 1939	—	6 avril 1939
Nomination de membres au comité de réorganisation administrative.	Arrêté du 8 avril 1939	Présidence du Conseil	9 avril 1939

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Loi portant grâce amnistiante pour les délits et contraventions en matière de réunion, de conflit collectif du travail et de manifestation sur la voie publique et pour les infractions connexes commis antérieurement au 28 décembre 1938.	Loi du 8 avril 1939		10-11-12 avril 1939
Nomination de membres à la commission centrale des automobiles et de la circulation générale.	Arrêté du 7 avril 1939	Travaux Publics	—
Mobilisation de la main-d'œuvre.	Décret du 12 avril 1939	Travail	14 avril 1939
Nomination de rapporteurs auprès du comité supérieur d'aménagement de la région parisienne et auprès de la commission supérieure d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes.	Arrêté du 13 avril 1939	Présidence du Conseil	16 avril 1939
Nomination de deux membres au conseil supérieur des transports.	Décrets des 8 et 11 avril 1939	Travaux Publics	—
Fonctionnement du secrétariat administratif du conseil supérieur des services industriels et commerciaux des départements et des communes.	Décret du 6 avril 1939	Intérieur	17-18 avril 1939
Modification des modalités de fonctionnement du conseil supérieur des services industriels et commerciaux des départements et des communes.	Arrêté du 15 avril 1939	—	—
Nomination des rapporteurs auprès du conseil supérieur des services industriels et commerciaux des départements et des communes.	—	—	—
Encouragement national aux familles nombreuses.	Décret du 18 avril 1939	Présidence du Conseil	19 avril 1939
Modification du décret du 20 mars 1939 relatif à la réorganisation de la ville de Marseille.	—	—	20 avril 1939
Frais de déplacement attribués aux personnels civils de la défense passive.	Décret du 14 avril 1939	Défense Nationale et Guerre	—
Montant des vacations horaires qui pourront être accordées aux volontaires et requis chargés de la mise en œuvre des mesures de défense passive.	Décret du 15 avril 1939	—	—
Modifications au décret du 4 mai 1934 fixant le tracé des régions militaires du territoire métropolitain.	Décret du 14 avril 1939	—	21 avril 1939
Modifications au décret du 4 mai 1934 déterminant les subdivisions de régions du territoire métropolitain.	—	—	—
Nomination d'un membre du comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics de la marine.	Arrêté du 20 avril 1939	Marine	—
Annulation de crédits au budget des travaux publics.	Décret du 21 avril 1939	Présidence du Conseil	22 avril 1939
Réforme du régime administratif de la ville de Paris et du département de la Seine.	—	—	—
Equilibre financier des régies départementales.	—	—	—

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Principes généraux pour la résorption des personnes en sur-nombre dans les administrations et services publics.	Décret du 21 avril 1939	Présidence du Conseil	22 avril 1939
Simplifications administratives en matière d'offices.	—	—	—
Régime du travail.	—	—	—
Embauchage.	—	—	—
Nomination du président du comité spécial d'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.	Décret du 19 avril 1939	Travaux Publics	23 avril 1939
Modification du décret du 9 mai 1936 portant organisation générale des services des travaux publics et des mines des colonies et statut du personnel.	Décret du 17 avril 1939	Colonies	24-25 avril 1939
Pouvoirs de police des maires sur les routes nationales faisant partir des grands itinéraires.	Décret du 22 avril 1939	Travaux Publics	27 avril 1939
Désignation de deux représentants de l'Etat au conseil d'administration de la Compagnie Nationale du Rhône.	Arrêté du 26 avril 1939	—	—
Nomination de membres aux comités institués au sein du conseil supérieur des transports.	Arrêté du 25 avril 1939	—	—
Droit de préférence aux fonctionnaires pères ou mères de famille pour leur nomination dans des résidences pourvues d'établissements d'instruction.	Proposition de loi du 29 mars 1939		—
Nomination d'un vice-président et d'un rapporteur au comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics de la marine.	Arrêté du 27 avril 1939	Marine	28 avril 1939
Nomination d'un membre du comité consultatif des mines.	Arrêté du 26 avril 1939	Travaux Publics	29 avril 1939
Nomination de membres et du vice-président de la section permanente du comité consultatif des mines et d'un secrétaire du comité et de sa section permanente.	—	—	—
Désignation d'un professeur à l'école nationale supérieure de l'aéronautique.	Arrêté du 23 mars 1939	Air	—
Désignation d'un rapporteur adjoint au comité consultatif des forces hydrauliques.	Arrêté du 1 ^{er} mai 1939	Travaux Publics	3 mai 1939
Zone d'action du comité des transports parisiens.	Décret du 3 mai 1939	—	4 mai 1939
Autonomie administrative donnée à l'arrondissement maritime de l'Algérie.	Arrêté du 23 avril 1939	Marine	—
Répartition pour l'exercice 1938-1939 des dépenses résultant de la création et du fonctionnement du comité des transports parisiens.	Décret du 1 ^{er} mai 1939	Travaux Publics	5 mai 1939
Nomination d'un membre à la commission de révision et de résiliation des concessions de transport public d'intérêt local.	—	—	—
Ravitaillement du pays en carburants.	Décret du 6 mai 1939	Présidence du Conseil	7 mai 1939

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Fonctionnement de la commission de reclassement pour la résorption du personnel en surnombre dans les administrations et services publics.	Décret du 6 mai 1939	Présidence du Conseil	7 mai 1939
Organisation des comités spécialisés du centre national de la recherche scientifique appliquée.	Arrêté du 6 mai 1939	Education Nationale	—
Dénomination des élèves fonctionnaires des écoles des ponts et chaussées et des mines.	Décret du 1 ^{er} mai 1939	Travaux Publics	—
Codification des textes sur le chômage et modification de certaines de leurs dispositions.	Décret du 6 mai 1939	Travail	—
Production des substances minérales nécessaires à la défense nationale.	Décret du 6 mai 1939	Présidence du Conseil	11 mai 1939
Application, en ce qui concerne les mines de combustibles, du décret du 21 avril 1939 relatif au régime du travail.	Décret du 10 mai 1939	Travaux Publics	—
Modification de la composition du conseil supérieur du laboratoire national de radioélectricité.	Arrêté du 27 avril 1939	Postes, Télégraphes et Téléphones	12 mai 1939
Arrêté subordonnant l'accès dans les dépendances d'un port à une autorisation écrite.	Arrêté du 13 mai 1939	Travaux Publics	15-16 mai 1939
Application du décret du 14 janvier 1939 (indemnités) aux fonctionnaires et agents de l'Ecole Nationale supérieure des mines et de l'Ecole nationale des ponts et chaussées.	Décret du 18 mai 1939	—	21 mai 1939
Protection contre les tentatives d'espionnage économique.	Décret du 15 mai 1939	Présidence du Conseil	22-23 mai 1939
Réglementation du travail dans les chemins de fer et dans les entreprises de transport par terre.	Décret du 19 mai 1939	—	24 mai 1939
Réorganisation des chemins de fer coloniaux en Afrique occidentale française, en Afrique équatoriale française, Indochine, Madagascar, Togo et Cameroun; et organisation du statut du personnel des chemins de fer coloniaux.	Décret du 19 mai 1939	Colonies	24 mai 1939
Nominations au comité de réorganisation administrative.	Arrêté du 24 mai 1939	Présidence du Conseil	25 mai 1939
Nomination de deux membres de la commission supérieure d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes.	Décret du 14 mai 1939	Intérieur	—
Institution d'un conseil départemental des sports, loisirs et éducation physique.	Décret du 13 mai 1939	Education Nationale	27 mai 1939
Tarifs des essais et analyses effectués par les laboratoires de l'école nationale des ponts et chaussées.	Arrêté du 15 mai 1939	Travaux Publics	28 mai 1939
Comité technique institué près le conseil supérieur des transports.	Arrêté du 15 mars 1939	—	—
Réorganisation de la section de chemin de fer de campagne en Afrique occidentale française.	Décret du 25 mai 1939	Colonies	—
Nouveau règlement d'administration publique pour l'application de l'article 52 de la loi du 31 mars 1928 concernant les affectations spéciales en cas de mobilisation.	Décret du 15 mai 1939	Défense Nationale et guerre	29-30-31 mai 1939

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I. - Changements d'adresse.

PONTS et CHAUSSÉES.

Inspecteur Général

M. Joyant, 77, rue de Prony, Paris (17^e).

Ingénieurs ordinaires

MM.

Bloch Pierre, 203, boulevard Malesherbes, Paris (17^e).

Corbin, 66, rue de la Bucaille, Cherbourg.

Desbazeille, rue Demange, St-Nazaire.

Donizeau, 114 ter, rue du Maréchal-Joffre, Colombes.

Girod, rue Grande, Héricy (S.-et-O.).

Herzog, 12, rue Gustave Klotz, Strasbourg.

Le Bel, Villa Tanit, avenue Paul-Carrère, St-Barnabé, Marseille.

Maux, aux bons soins du Général Bidon, 24, rue du Bac, Paris (7^e).

Meunier, Service des Travaux Publics, Saïgon.

II. - Mariage.

M. Bourcy, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part du mariage de sa fille Mademoiselle Jeanne Bourcy avec Monsieur Marcel Launay, Ingénieur de la ville de Nantes (Nantes, 10 juin 1939).

III. - Naissances.

M. Dupouy, Ingénieur des Ponts et chaussées, fait part de la naissance de sa fille Lise (Paris, 8 mars 1939).

M. Chamboredon, Ingénieur des Ponts et chaussées, fait part de la naissance de son fils Patrick (27 août 1939).

IV. - Souscripteur perpétuel.

M. Ainoux Jean, Ingénieur des Ponts et chaussées.

V. - Adhésions nouvelles.

MM.

Chidaine, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

du Rouchet, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Nicolas Henri, Ingénieur-Elève des Mines.

Sala, Ingénieur-Elève des Mines.

Cassard, Ingénieur-Elève des Ponts et Chaussées.

VI. - Décès.

MM.

de Pulligny (Jean Le Clerc), Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Tessier, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en activité.

Willotte, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Duand, Michel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.

Lebert, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.

Meyer, Ferdinand, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.

Colombani, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

Sallé, Ingénieur des Ponts et Chaussées en activité.

VII. - Pension de Famille.

La Bourboule — Pension de famille tout premier ordre sur Parc, tout confort, jard. gar. nour. renom. 3 minutes des Thermes.

Villa Internationale (dirigée par famille de camarade), prix modérés 35 à 50 frs. par jour, conditions spéciales pour familles. Villas et appartements à louer : 2, 3, 4, 6 pièces avec jardin, gar. etc... tout confort de 400 à 3.000 frs par mois suivant grandeur. Vue splendide sur montagnes, studios. S'adresser Villas Cendrillon et Petit Poucet ou Villa Internationale.



La Bourboule — Villa internationale

PUBLICATIONS

LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE
61, Boulevard Saint-Germain, PARIS (5^e)

CHAUX, CIMENTS, PLATRES, MORTIERS & BÉTONS

VADE-MECUM
des conducteurs de travaux
des chefs de chantiers
et des
élèves des écoles d'apprentissage

par

M. Simon BERNUS

Ingénieur-Chimiste I.M.C. (Bruxelles)
Expert près les Tribunaux
Chef du Service Renseignements Techniques
des Etablissements POLIET et CHAUSSON
Chargé du Cours des Liants Hydrauliques
à l'Ecole Nationale Supérieure
de Céramique de SEVRES

Préface de M. H. LUC

Directeur Général de l'Enseignement Technique

Un vol. (16,5×25), de 276 p., 18 fig. et nombreux tabl.
Prix : 65 fr.

L'auteur expose tous les plus menus détails de la fabrication des liants hydrauliques. Il en indique toutes les

caractéristiques particulières; il signale des exigences officielles auxquelles ils doivent satisfaire et donne, à ceux qui les utilisent, des moyens très simples pour apprécier eux-mêmes, sur chantier, la valeur des liants réceptionnés. Ces enseignements sont précis et précieux.

Après s'être longuement étendu sur les qualités qu'il convient d'exiger des sables et des graviers après avoir exposé de façon claire le problème de la granulométrie dont dépend la compacité, condition principale de la résistance des mortiers et des bétons, l'auteur donne une liste impressionnante de produits agressifs au contact desquels il faut éviter de placer les bétons sans des précautions préalables qu'il décrit minutieusement.

Le livre contient un exposé fort utile des diverses techniques utilisées pour les revêtements routiers.

Cet ouvrage est destiné aux futurs compagnons et chefs de chantiers. Il l'est aussi aux élèves de nos Ecoles professionnelles à qui nous le signalons particulièrement. Peut-être de nombreux entrepreneurs le liraient-ils utilement, afin de se mettre au courant des résultats d'une évolution rapide et féconde qui, sous l'influence des progrès des sciences pures et appliquées, s'est produite depuis une vingtaine d'années dans l'industrie des liants hydrauliques.

En un mot, ce livre contribuera à l'éducation professionnelle des élèves et même des spécialistes, et servira à redresser maintes erreurs de pratique et de doctrine.

Extrait de la préface de M. LUC,
Directeur général de l'Enseignement Technique.

