

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES & DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES
2, AVENUE DES SAUVAGES, PARIS

Pour la publicité s'adresser à M Jacques ARNAUD, 82, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11^e)

SOMMAIRE

LA TOURNÉE AUX CHANTIERS DE LA TRUYÈRE
ET DE MAREGES

AUX SALONS DE PEINTURE

PROCES-VERBAUX DES SEANCES DU COMITE

Seance du 13 juin 1933
Seance du 11 juillet 1933
Seance du 8 aout 1933
Seance du 10 octobre 1933

COMMUNICATIONS DU COMITE

La tournée de 1934
Correspondance
Transmission des publications periodiques

COMPTES RENDUS DE GROUPES

Groupe du Sud-Ouest
Groupe de Paris

LA TOURNÉE EN POLOGNE (*Suite*)

Le Chemin de fer Silesie-Baltique

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

Changements d'adresse
Deces
Notices necrologiques

CHRONIQUE DES TRAVAUX

Note sur l'éclairage des routes du littoral des Alpes Maritimes (Rectificatif)
Note au sujet du montage du tablier métallique de la Société anonyme des F A C E J à Jeumont
Construction de deux ponts de 83 metres de portée sur la Vesubie

NOMINATIONS MUTATIONS

MODIFICATIONS DANS LA COMPOSITION DES
CONSEILS, COMITES COMMISSIONS etc

MODIFICATIONS DANS LA REPARTITION DES
SERVICES



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



KOESUTH

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

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

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

MATÉRIEL DE TRAVAUX PUBLICS

A. SCHARS

48 à 54, rue Achard -:- BORDEAUX

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

(BREVETÉ S. G. D. G.)

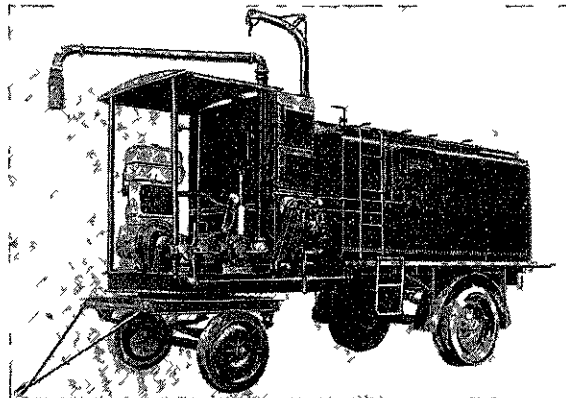
Cet appareil peut être utilisé suivant le cas envisagé :

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

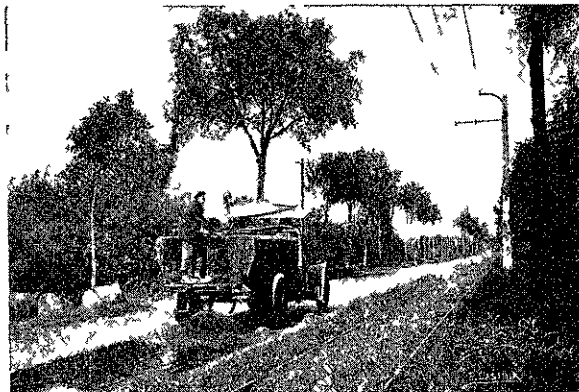
**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**

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

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



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

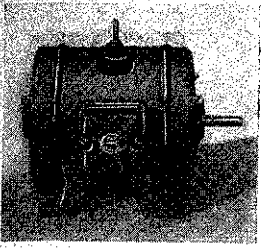


Répandage par Appareil Diffuseur
Breveté France et Etranger

**NOTICES
DESCRIPTIVES
sur demande**

stockage du mélange.

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



DEPUIS LES PETITS
MOTEURS DE 0,3 CV...

TOUT CE
QUI CONCERNE
LES
APPLICATIONS
DE
INDUSTRIELLES
DE
L'ELECTRICITE

Les Forges et Ateliers de Constructions
Électriques de

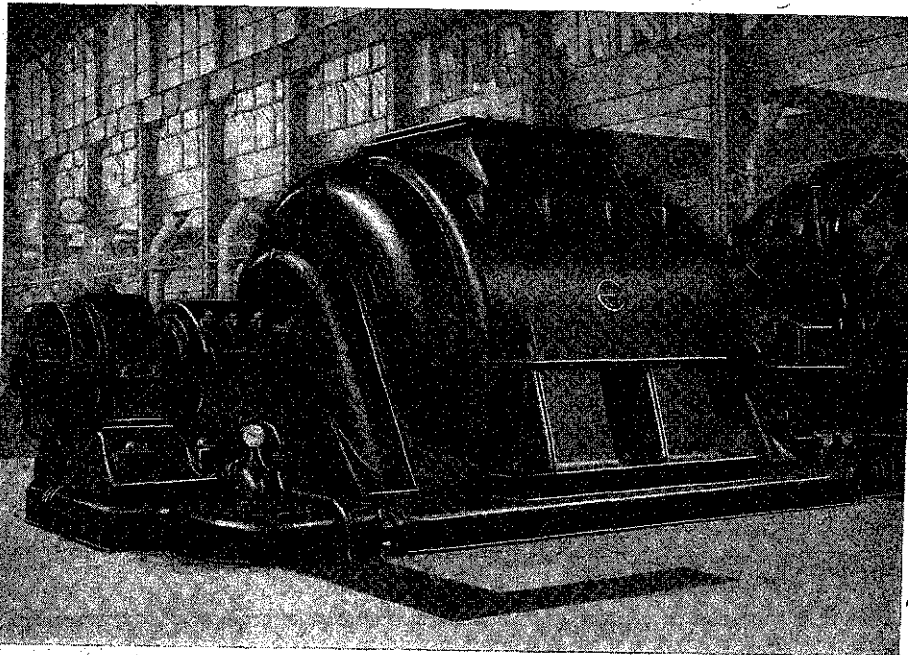
JEUMONT

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

construisent

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

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



Les bons ouvrages techniques sont de plus en plus recherchés

C'est à la Librairie

TÉLÉPHONE

Danton 99-15 (3 lignes)



CHÈQUES POSTAUX

Paris 75-45

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

que vous trouverez

le catalogue le plus complet

contenant près de 3.000 titres

Il comprend les divisions suivantes :

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

La Librairie DUNOD édite :

La Technique Moderne. *Revue bimensuelle.*

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

L'Electricien. *Revue bimensuelle.*

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

La Vie Automobile. *Revue bimensuelle.*

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

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

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

Les Annales des Mines. *Revue mensuelle.*

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

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

PORTLAND ARTIFICIEL

ROC

LE DERNIER NÉ...
LE MEILLEUR...

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

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

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

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

LAMBERT FRÈRES & C^{IE}

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

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

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

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

DIRECTION COMMERCIALE

PARIS — 82, RUE SAINT-LAZARE

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



La tournée du P.C.M. aux chantiers de La Truyère et de Marèges

Les organisateurs de la tournée du P.C.M. à la Truyère et à Marèges pouvaient à bon droit avoir quelque inquiétude quant au succès de cette tournée, en ce qui concerne le temps. Pendant les quinze jours qui l'avaient précédée, la pluie, en effet, n'avait guère cessé dans tout le Midi de la France, et il était à craindre que cette période ne se prolongeât, et n'entravât les visites projetées.

Fort heureusement, il n'en fut rien. Trois ou quatre jours avant la date prévue pour le voyage à la Truyère, le temps revint au beau, et resta ensuite suffisamment favorable pour permettre l'accomplissement du programme définitif fixé, tel qu'il est indiqué plus loin.

Après une nuit en chemin de fer, les membres du P.C.M., installés dans de confortables autocars, entrevirent la curieuse ville de Saint-Flour, malheureusement dissimulée en partie sous la brume, et s'acheminèrent, par des routes accidentées et fort pittoresques, vers le barrage de Sarrans, en admirant au passage les nouveaux ponts suspendus, à tabliers rigides, lancés sur la Truyère au-dessus des anciens ponts en maçonnerie, qui seront prochainement submergés lorsque le barrage sera mis en charge.

A l'usine de Sarrans, ils purent, tout d'abord, examiner l'impressionnant barrage de 105 mètres de hauteur, pratiquement terminé, et dont la retenue atteindra 300 millions de mètres cubes d'eau.

A son pied, ils visitèrent en détail l'usine en cours de construction, et purent s'initier au bobinage des gros alternateurs de 34.000 kilowatts sous 15.000 volts, construits en partie par une Société française, et en partie par une Société allemande, au titre des prestations en nature. Les dispositions architecturales de l'usine, qui ont été particulièrement étudiées, retinrent aussi leur attention, et donnèrent lieu à de nombreux échanges de vues, ainsi que les questions d'ancrage du barrage, d'évacuation des crues, etc...

Un succulent déjeuner, offert par la Société des Forces Motrices de la Truyère, et servi dans une salle spécialement aménagée, vint entrecouper les visites techniques, et fut particulièrement apprécié. Ce fut l'occasion pour M. l'Inspecteur Général Parent, qui présidait la tournée, d'adresser les remerciements du P.C.M. aux représentants des Sociétés qui avaient bien voulu nous recevoir et nous montrer, avec tant de bonne grâce, les travaux en cours d'exécution.

L'après-midi, les Ingénieurs, après avoir examiné au passage le barrage de la Cadène, se dirigèrent vers

l'usine souterraine de Brommat, non sans avoir admiré l'impressionnant poste de transformation à 220.000 volts, qui reçoit dès maintenant le courant de l'usine de Brommat, qui recevra, dans l'avenir, celui de l'usine de Sarrans, et qui distribuera ces courants vers Paris et vers Saint-Etienne.

C'est par un ascenseur se mouvant sur un plan incliné que la tournée atteignit l'usine de Brommat, creusée à 300 mètres sous terre, au sein du granit compact, et dont la disposition est peut-être unique au monde. On ne savait ce qui attirait le plus l'attention des Ingénieurs, des dispositions techniques des diverses machines, chacune associée à un tableau de réglage parfaitement clair, ou des dispositions architecturales adoptées, qui contribuent à donner l'impression d'un véritable palais souterrain revêtu d'ors et de mosaïques.

Enfin, ce fut l'examen des puissants transformateurs à 220.000 volts, installés au-dessus de l'usine, et reliés à celle-ci par des câbles souterrains à 15.000 volts, transformateurs dont le courant est ensuite transporté par des lignes indépendantes vers le poste général dont il a été question ci-dessus.

Dans le crépuscule qui tombait tandis que les autocars s'orientaient vers Aurillac, les pylônes des lignes à 150.000 et 220.000 volts, les supports des sectionneurs et des parafoudres, dressaient de tous côtés leurs silhouettes squelettiques, et transformaient cette région, naguère si isolée et quelque peu sauvage, en un décor de féerie à la gloire de la technique moderne.

Après une nuit passée à Aurillac, commença la matinée consacrée à la partie touristique du voyage, par la visite de la pittoresque ville moyenâgeuse de Salers, où, cordialement accueillis par le Maire, les membres du P.C.M. purent parcourir longuement les rues principales, admirer la place publique bordée de vieux bâtiments à clochetons, le beffroi, les remparts et leurs tours, découvrir au fond d'une cour paysanne un balcon à terrasse couverte, datant du XII^e siècle, et visiter l'intéressante maison des Templiers, aujourd'hui transformée en école.

En regrettant de ne pouvoir s'attarder davantage dans ce site pittoresque, la tournée se dirigea alors vers Mauriac, d'où, après avoir déjeuné sous la présidence des plus jeunes de ses participants, et après avoir salué au passage avec vénération une inscription « P.C.M. 1812 », gravée au-dessus d'une vieille porte, elle repartit vers les chantiers de Marèges.

Là, sous la direction du Camarade Coyne, elle examina longuement les diverses parties de l'usine et du barrage en construction, admira l'audace et l'originalité des dispositions prévues pour le barrage-voûte, et apprécia comme il se devait l'ingéniosité déployée jusque dans les travaux et ouvrages accessoires : barrage protecteur avec dispositif de ressaut pour l'évacuation des crues, siphon pour le remplissage rapide du bassin formant matelas d'eau destiné à amortir ces dernières, murs de soutènement, etc...

Enfin, après avoir dîné à Eygurande, le P.C.M. reprit le chemin de Paris, ayant effectué la totalité du programme prévu, sous le soleil le premier jour, par un temps légèrement gris, mais sans pluie, le second, et en adressant ses remerciements les plus chaleureux à tous ceux qui avaient bien voulu faciliter l'accomplissement de ce voyage et la visite de travaux particulièrement intéressants, tant par les réalisations auxquelles ils conduiront que du fait de leur état d'avancement au début du mois d'octobre 1933.

PROGRAMME DE LA TOURNÉE DE LA TRUYÈRE ET A MARÈGES

Jedi 5 octobre. — Départ de Paris (Gare de Lyon), 21 h. 05.

Vendredi 6 octobre. — Arrivée à Saint-Flour à 7 h. 32. Petit déjeuner à l'Hôtel Terminus. Départ en autocar. Vue des Ponts en construction sur la Truyère. Trajet Cantoin, Sainte-Geneviève, Le Bousquet. Visite du chantier de Sarrans. Trajet Sainte-Geneviève, La Cadène, Barrage de La Cadène. Visite de l'usine de Sarrans. Déjeuner au Brézou, offert par la Société des Forces Motrices de la Truyère.

Visite de l'usine souterraine de Brommat. Départ pour Aurillac. Dîner et coucher à Aurillac.

Samedi 7 octobre. — Départ d'Aurillac en autocar pour Salers. Visite de Salers. Panorama des Puys et de la vallée de la Marronne. Déjeuner à Mauriac. L'après-midi, visite du barrage et de l'usine de Marèges. Dîner à Eygurande. Départ pour Paris à 22 h. 16.

Dimanche 8 octobre. — Arrivée à Paris (Quai d'Orsay) à 6 h. 03.

Liste des membres du P.C.M. ayant participé à la tournée de la Truyère et de Marèges

MM. :

Boisnier, I.G.P., Paris.
Bourgeois, V., I.G.P., Paris.
Nentien, I.G.M., Toulon.
Parent, I.G.P. & Mme, Paris.
Perrier L., I.G.P., Paris.

Baron, I.C.P. et Mlle, Montauban.
Aumont, I.C.P., Paris.
Bare, I.C.P., Rodez.
Beau Ch., I.C.P. & Mme, Paris.
Berengier, I.C.P., & Mme, Paris.
Bouché-Leclercq, I.C.P., Mme et Milles, Paris.
Briancourt, I.C.P., Châlons-sur-Marne.
Chaboureau, I.C.P., Aurillac.
Debès, I.C.P., Paris.
Dreyfuss J., I.C.P., Paris.
Garau, I.C.P. & Mlle, Toulouse.
Gaspard B., I.C.P., Paris.
Hégly, I.C.P., Metz.
Hermann A., I.C.P., Paris.
Huet J., I.C.P., Vichy.
Jomier, I.C.P., Niort.
Jullien, I.C.P., Paris.
Languereau, I.C.P., Avignon
Mathieu R., I.C.P., Paris.

Merle, I.C.P. & Mme, Saint-Etienne.
Pelissonnier, I.C.P. & Mme, Dijon.
Poupet, I.C.P. & Mme, Reims.
Toubin, I.C.P. & Mme, Annecy.

Antoine, I.O.P. & Mme, Sens.
Arribehaute, I.O.P., Epinal.
Aubrun, I.O.M., Mme et Mlle, Paris.
Besson, I.O.P., Paris.
Cazes, I.O.P., Cahors.
Castex, I.O.P., Toulouse.
Courtaigne, I.O.P., Paris.
Gibert, I.O.P., Caen.
Henry G., I.O.P., Paris.
Herreman, I.O.P. & Mme, Douai.
Jacquart, I.O.P., Condom.
Lemai, I.O.P., Albi.
Leme, I.O.P., Nantes.
Mandel, I.O.M., Saint-Etienne.
Maréchal, I.O.P., Chaumont.
Marlin, I.O.P., Metz.
Planté, I.O.P., Dax.
Prot, I.O.P., Paris.
Richen, I.O.P. & Mme, Poitiers.
Siegfried, I.O.P., Nantes.
Stahl, I.O.P., Paris.
Vincent, I.O.P., Dijon.

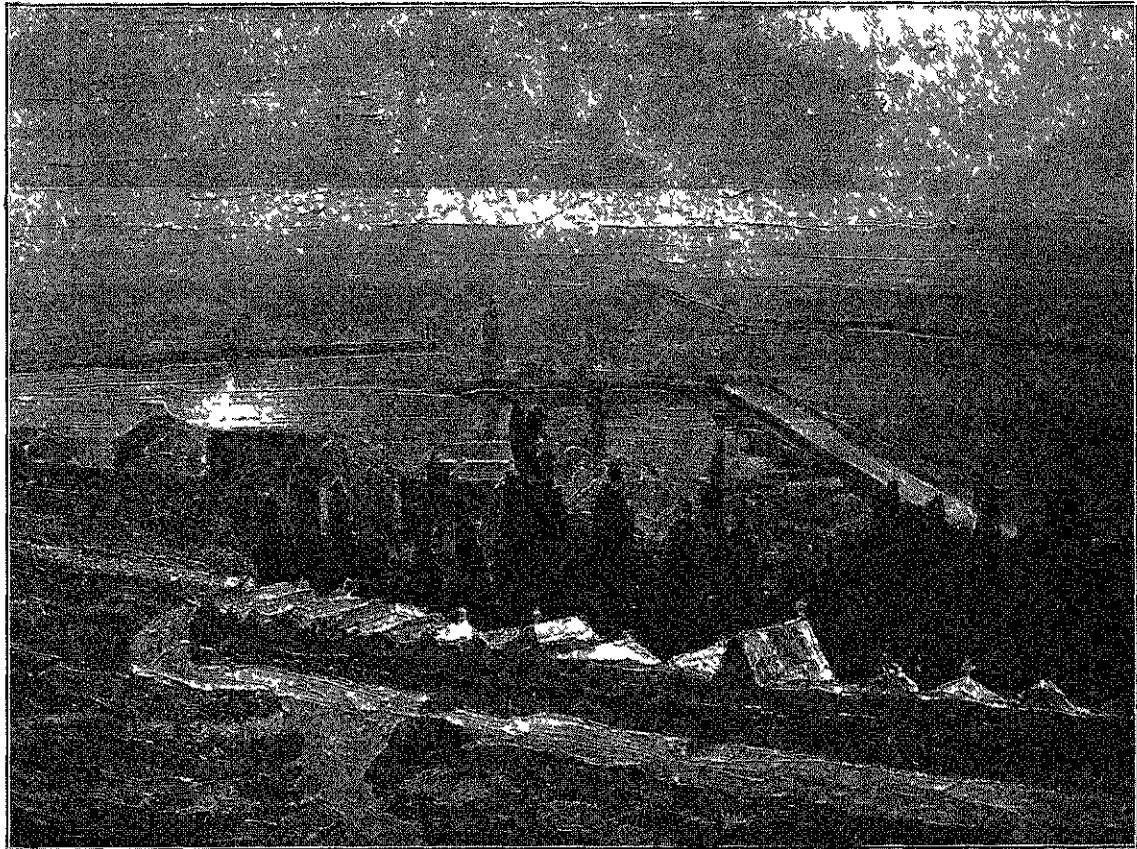
AUX SALONS DE PEINTURE

Nous sommes heureux de pouvoir mettre sous les yeux de nos lecteurs trois œuvres du Camarade Piétri, Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui ont figuré aux derniers Salons de peinture

C'est tout d'abord le fameux *Cimetière marin à Sète*, — qu'une plume illustre rendit célèbre, — puis

la pittoresque *Eglise Saint-Médard*, enfin une intéressante *Nature Morte*.

Le P.C.M. est heureux d'adresser ses plus vives félicitations à l'auteur, et espère pouvoir admirer ses autres œuvres au cours des prochaines expositions.



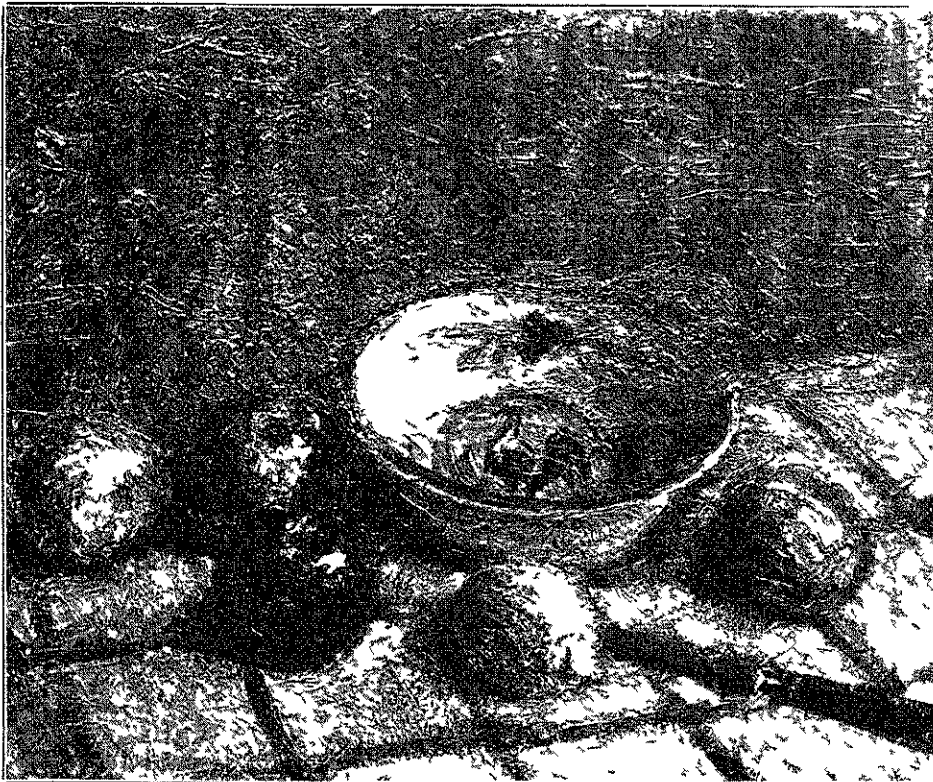
LE CIMETIÈRE MARIN
Société Nationale des Beaux-Arts — Salon 1932

(Photo Roseman)

LEISE SAINT-MEDARD
A PARIS
Salon des Tuileries 1933



(Photo Marc Vau)



NA UNI MORII
*Societe Nationale
des Beaux Art
Salon 1933*

(Art. Foucault)

Procès-verbaux des Séances du Comité

Procès-verbal de la séance du 13 juin 1933

Présents : MM. Joyant, Le Roux, Schwartz, Gény, Deymié, Augustin, Briancourt, Cestre, Gaspard, Hupner, Méchin, Michel, Noël, Renaud, Rérolle, de Rouville, Soleil, Tarnier, Vigier, Wahl, Weill.

Excusés : MM. Ninck, Besson.

Absents : MM. Bès de Berc, Villevieille, Chauchoy, Baboin, Colson, Hachon, Weckel.

La séance est ouverte à 14 h. 30.

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

La prochaine séance est fixée au mardi 11 juillet

Voyage en Pologne.

M. le Président fait connaître que 52 adhésions provisoires ont été reçues.

Congrès des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat.

M. le Président signale qu'il a reçu une invitation au banquet donné par le Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, le 22 juin 1933, à l'occasion du Congrès National. Il se rendra à cette invitation.

Contrôle du rempli des indemnités des dommages de guerre.

M. le Président donne lecture d'un décret, en date du 31 mai 1933, abrogeant l'article 4 du décret du 16 septembre 1926, qui conférait le contrôle technique du rempli des indemnités de dommages de guerre au Service des Ponts et Chaussées.

M. le Président rappelle que la démarche qu'il avait faite auprès de l'Administration compétente, lui avait laissé l'impression que la promulgation d'un tel décret était inévitable. Cette mesure est fâcheuse pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées; mais elle aura des conséquences déplorables pour l'Etat. Il faut craindre que dans quelque temps on ne se trouve contraint de faire appel à nouveau au concours du Service des Ponts et Chaussées, pour réorganiser un service privé si inconsidérément de techniciens intègres et compétents.

Postes coloniaux.

M. le Président signale la regrettable tendance des gouvernements coloniaux à supprimer, par mesure d'économie, des postes de techniciens dans nos possessions d'outre-mer, et spécialement dans le ser-

vice des Mines. C'est ainsi que le poste de Directeur des Mines en Indochine vient d'être supprimé.

Le Comité s'accorde à reconnaître que les Colonies françaises devraient, au contraire, s'assurer la collaboration d'Ingénieurs des Mines et d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, aussi nombreux que possible, en vue de hâter la mise en valeur de leurs richesses naturelles. On ne peut que s'étonner en particulier, de voir que dans certaines de nos Colonies d'Afrique Occidentale, il n'y a presque aucun gisement minier reconnu, alors que dans les colonies britanniques voisines, comme la Gold Coast, une prospection méthodique, organisée par l'Etat, a amené la mise en valeur de gisements très importants. Les économies faites sur le personnel technique peuvent avoir des résultats désastreux pour l'avenir de nos colonies.

Commission des Economies.

M. le Président rappelle que la Commission Supérieure des Economies a repris ses travaux.

Le nouveau Président, M. Labeyrie, paraît disposé à modifier l'orientation des travaux de la Commission.

Travaux communaux.

M. le Président rend compte d'une entrevue qui a eu lieu le 17 mai 1933, dans une salle du ministère des Travaux Publics, entre le Bureau de l'Association Provinciale des Architectes Français et le Bureau du P.C.M.

Le P.C.M. a pris très nettement position dans le sens suivant :

Si les Ingénieurs fonctionnaires entendent maintenir leur intervention légitime dans les travaux communaux relevant de la technique du Génie Civil (distributions d'eau, égouts, etc.), ils ne prétendent à aucun monopole, et les communes doivent rester libres de confier ces travaux à des ingénieurs civils ou à des architectes de leur choix; en matière de travaux de bâtiments civils, l'intervention des ingénieurs doit être tout à fait exceptionnelle.

Ces déclarations ont paru donner satisfaction à l'Association Provinciale des Architectes, qui a manifesté le désir d'entrer en relations avec le Syndicat des Ingénieurs T.P.E. et avec l'Association des Ingénieurs du Service Vicinal pour établir un modus vivendi dans le même sens.

M. Noël et **M. Renaud** suggèrent qu'une conférence analogue soit tenue d'une part avec les représentants de l'Association des Architectes diplômés

par le gouvernement, et, d'autre part, avec la Société Centrale des Architectes Français.

Cette suggestion est retenue.

M. Schwartz expose que la Fédération des Associations, Sociétés et Syndicats français d'ingénieurs, dont le siège est 19, rue Blanche, à Paris, se préoccupe de la concurrence qui serait créée aux ingénieurs civils par les ingénieurs des Travaux publics de l'État.

M. Schwartz expose qu'une quinzaine de Chambres de Commerce ont pris des délibérations pour condamner l'ingérence des fonctionnaires dans les travaux des collectivités publiques. Il suggère d'écrire à toutes les Chambres de Commerce pour les éclairer sur le rôle joué par les ingénieurs des Ponts et Chaussées en cette matière.

Une visite pourrait être faite à ce sujet au Président de l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce de France.

Décorations.

M. de Rouville expose qu'une démarche auprès du ministre, renouvelée au moment de la préparation des nominations et promotions dans la Légion d'honneur, serait vraisemblablement susceptible d'éviter que les assurances, si vagues soient-elles, qui ont été données à notre Association, ne demeurent lettre morte.

M. Schwartz rappelle que le Comité s'est occupé, il y a quelques années, de l'exonération des frais de chancellerie payés par les ingénieurs titulaires de décorations étrangères.

Organisation de la documentation.

M. de Rouville rappelle que, à la suite de l'initiative prise par le Comité du P.C.M., une circulaire a été envoyée récemment aux ingénieurs en chef en vue d'une organisation de la documentation professionnelle.

Honoraires dus aux ingénieurs à l'occasion de travaux exécutés sur les fonds destinés à la réparation des calamités publiques.

M. le Président fait connaître qu'il a été consulté sur le point de savoir si les ingénieurs pouvaient, valablement, demander des honoraires, à l'occasion de travaux exécutés, sur les fonds destinés à la réparation des calamités publiques.

La question s'est soulevée dans quelques départements à l'occasion du refus du trésorier payeur général de payer les honoraires réclamés par les ingénieurs.

M. le Président a mis la question à l'étude. Il semble, toutefois, dès maintenant, que des honoraires ne soient pas dus si les travaux dont il s'agit sont exécutés sur des ouvrages publics dont l'entretien relève normalement des attributions des ingénieurs.

Commission du Statut du Personnel.

M. Le Roux donne lecture de deux projets de notes rédigés par la Commission du Statut du Personnel, l'une relative à la réorganisation administrative, l'autre relative aux mesures à prendre pour remédier à la crise de l'avancement.

Il est entendu que le texte de ces notes sera adressé aux Membres du Comité et qu'une discussion sera ouverte sur ces documents au cours de la prochaine séance.

M. le Président remercie MM. **Le Roux** et **Gaspard** pour la peine qu'ils ont prise à la rédaction des notes si intéressantes dont il vient d'être donné lecture.

A ce sujet, **M. le Président** rappelle que dans son rapport sur le budget des Travaux publics, M. Milan, sénateur de la Savoie, n'a pas été sans regretter les compressions extrêmes de personnel réalisées dans le service des Ponts et Chaussées. M. Milan craint que cette réduction des cadres ne s'accompagne du relâchement de la surveillance et du contrôle, et n'entraîne des conséquences plus onéreuses que l'économie apparente réalisée sur le traitement du personnel. En outre, M. Milan se prononce contre l'extension de l'importance de la subdivision.

Circulaire du 5 septembre 1932 sur les adductions d'eau potable.

Après avoir vu M. le Directeur Préaud, **M. le Président**, accompagné de M. Schwartz, a été reçu en audience par M. Gas, Directeur de l'Hygiène au ministère de la Santé Publique, qu'il a alors entretenu de la circulaire du 5 septembre 1932, relative aux adductions d'eau potable. Des déclarations de M. le Directeur de l'Hygiène, il résulterait que l'initiative de cette circulaire n'aurait pas, en fait, été prise par le ministère de la Santé publique. Le P.C.M. insistera pour que cette circulaire soit rectifiée.

Cartes de circulation sur les chemins de fer.

M. Soleil demande où en est la question des cartes de circulation délivrées aux ingénieurs et dont la validité expire au 30 juin prochain.

D'après les renseignements apportés par M. Le Roux, la situation antérieure serait maintenue, en ce qui concerne les facilités de circulation aux ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Il est entendu que **M. le Président** fera les démarches nécessaires pour suivre la question.

Commission de la Voirie routière.

M. Tarnier rend compte des travaux de cette Commission. Un projet de loi a été préparé par la Commission. Il a surtout pour but d'éviter qu'il ne se constitue une voirie rurale, dont la création serait d'autant plus inopportune que l'opinion publique tend, au contraire, à réclamer l'unification des voiries.

M. Tarnier fait observer qu'il ne suffit pas de construire des chemins ruraux, mais qu'il faut se préoccuper de leur entretien. Pour assurer cet entretien, il importe que ces voies publiques soient classées dans la petite vicinalité.

Après un échange de vues, le Comité estime que le projet demande à être légèrement modifié, surtout dans son exposé, et que, avant de l'arrêter, il convient de le discuter avec l'Association des Ingénieurs du Service Vicinal, de façon à agir de concert avec ceux-ci.

Il est entendu que la Commission prendra contact avec les ingénieurs du Service Vicinal et mettra au courant de ses travaux M. le Directeur du Personnel ainsi que la Commission Supérieure de la Vicinalité.

Congrès de la Ligue générale pour l'Aménagement et l'Utilisation des Eaux.

Il est entendu, sur la proposition de **M. le Président**, que le P.C.M. adhérera au Congrès qui doit se tenir à Strasbourg, sous les auspices de cette ligue et que le délégué du Groupe de Nancy sera désigné pour représenter le P.C.M. à cette manifestation.

M. Renaud signale en outre l'intérêt qui s'attacherait à ce que les ingénieurs des Ponts et Chaussées adhèrent, à titre personnel, en nombre aussi grand que possible, au Congrès dont il s'agit.

Création d'un Cours d'Urbanisme à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

M. le Président rend compte des entretiens qu'il a eus à ce sujet avec M. le Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Il semble qu'il soit possible d'organiser trois ou quatre conférences ayant pour objet de renseigner les jeunes ingénieurs sur les questions d'urbanisme, et de leur en donner le goût.

Ces conférences devraient être confiées, de préférence, à un architecte urbaniste ayant une autorité incontestée, de façon à marquer que les ingénieurs des Ponts et Chaussées recherchent la collaboration de ces architectes. La séance est levée à 17 h. 30.

Le Secrétaire adjoint,
GÉNY.

Le Président,
JOYANT.

Procès-verbal de la séance du 11 juillet 1933

Étaient présents : MM. Joyant, Bès de Berc, Schwartz, Besson, Deymié, Gény, Briancourt, Cestre, Gaspard, Hupner, Méchin, Michel, Noël, Renaud, Rérolle, Soleil, Tarnier, Wahl, Weckel, Weill.

Excusés : MM. Augustin, Le Roux, Ninck, de Rouville.

Absents : MM. Baboin, Chauchoy, Colson, Hachon, Vigier, Villevieille.

La séance est ouverte à 14 h. 20.

Le procès-verbal de la séance du 13 juin 1933 est adopté sans observations.

Cours d'Urbanisme à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

M. Schwartz demande que la date des conférences d'Urbanisme, qu'il était question d'organiser à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, soit portée à la connaissance des ingénieurs. Il sera fait part de ce désir au Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

Tournée en Pologne.

M. le Président fait connaître que le nombre total des participants à la tournée de Pologne s'élève à 39, parmi lesquels on compte 28 camarades.

Il est entendu que le Comité d'honneur de la tournée sera constitué par MM. les Inspecteurs généraux Bresse et Perrier et par M. Théodore Laurent.

En outre, le Comité de Direction sera constitué par

M. l'Ingénieur en chef Briancourt, assisté de MM. Deymié, Besson et Gaspard.

Une circulaire spéciale sera adressée aux Membres de la tournée pour les inviter à se munir d'un habit ou d'un smoking.

Modification éventuelle du régime du congé hors cadre.

M. le Président rappelle que l'article 86 de la loi du 28 février 1933 (douzièmes provisoires et redressement budgétaire) spécifie que le temps passé dans toute position ne comportant pas l'accomplissement de services effectifs ne peut pas, en principe, entrer en compte pour la retraite; des dérogations peuvent être admises, pour des motifs spéciaux, par un règlement d'administration publique.

L'application de cet article de loi réduirait pour les ingénieurs P.C.M. les avantages attachés à la situation du congé hors cadre. Le ministère des Travaux Publics a proposé une dérogation maintenant cette position.

D'après des renseignements pris à bonne source, le Conseil d'État n'aurait pas admis la dérogation proposée.

Nominations et Promotions dans la Légion d'honneur.

M. le Président se préoccupe d'obtenir une audience du ministre pour que dans la prochaine promotion les intérêts des ingénieurs ne se trouvent pas sacrifiés.

Banquet du Congrès National du Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'État.

M. le Président rend compte que, répondant à l'invitation des Ingénieurs T.P.E., il a pris part au banquet organisé le 22 juin par leur Syndicat à l'occasion de son Congrès annuel.

Ce banquet réunissait une centaine de convives. Il était présidé par M. Laurent, Secrétaire général de la Fédération des Fonctionnaires. Comme invités, en dehors du Président du P.C.M., il y a lieu de signaler un représentant des Ingénieurs mécaniciens des Manufactures de l'État, et un représentant des Conducteurs des Ponts et Chaussées de Belgique, groupe avec lequel le Syndicat des Ingénieurs T.P.E. a continué depuis la guerre des relations très sympathiques.

Le Secrétaire général du Syndicat des Ingénieurs T.P.E., M. Létrillard, a prononcé une allocution, au cours de laquelle il a salué de façon très cordiale le représentant du P.C.M. et manifesté le désir que des relations plus étroites s'établissent entre leurs groupements.

Le Président du P.C.M. a répondu dans le même sens, indiquant que la communauté des intérêts professionnels, la collaboration cordiale qui existe dans le service, devaient entraîner également une collaboration confiante dans la défense de leurs intérêts professionnels.

M. Lagorgette, ingénieur T.P.E., a indiqué que, dans les circonstances actuelles, la défense des intérêts professionnels devait être portée sur le terrain social, et s'exercer dans le cadre des syndicats et de la Confédération Générale du Travail; il a formulé le souhait que tous les groupements des Travaux Publics, depuis le Syndicat des Cantonniers, jusqu'au P.C.M., s'unissent ainsi dans la formule syndicale et confédérale.

M. Laurent, dans un toast final, a également formulé le vœu d'une union plus étroite du P.C.M. et des Syndicats de fonctionnaires.

Travaux de la Commission de la Voirie routière.

MM. Schwartz et Tarnier sont entrés en relations avec M. Arnaud, ingénieur en chef du Service Vicinal du département de Seine-et-Oise, au sujet des projets divers relatifs à la voirie vicinale et rurale dont il a été question déjà au Comité.

Travaux d'architecture.

M. le Président rend compte des démarches qu'il a faites auprès de M. Gras, Président de la Société des Architectes diplômés par le Gouvernement, et auprès de M. Defrasse, Président de la Société Centrale des Architectes, et Président de la Fédération des Sociétés Françaises d'Architectes. Il a eu l'impression que ces personnalités étaient assez préoccupées de la concurrence éventuelle que peuvent créer aux architectes les fonctionnaires des diverses administrations d'État, départementale et commu-

nale en ce qui concerne les travaux d'architecture. Les travaux de viabilité et de salubrité les intéressent beaucoup moins.

M. Defrasse sera tenu au courant, en sa qualité de Président de la Fédération des Sociétés Françaises d'Architectes, des accords intervenus entre le P.C.M. et l'Association Provinciale des Architectes Français.

M. le Président signale en outre que cette dernière Association s'est réunie en Congrès à Bordeaux, du 12 au 18 juin 1933. Saisie par le Syndicat des Architectes du Groupe de Limoges d'une demande d'avis du Préfet de la Haute-Vienne concernant les réclamations possibles des Architectes au sujet des travaux communaux confiés aux ingénieurs ou agents-voyers, l'Assemblée a émis un avis dans le sens suivant :

En ce qui concerne les adductions d'eau communales, elle s'est considérée comme incompétente.

En ce qui concerne les travaux de bâtiments, elle a émis un avis très défavorable; et, considérant que les travaux de ce genre n'avaient pu être confiés aux Ingénieurs qu'en violation des règlements, l'Assemblée a demandé que même les travaux déjà autorisés et approuvés soient retirés aux Ingénieurs et confiés à des Architectes agréés pour travaux communaux.

M. le Président ajoute que cette deuxième partie du vœu est peut-être excessive, car on ne peut revenir sur le passé, ni rapporter des autorisations qui ont été antérieurement accordées aux Ingénieurs de façon régulière; mais il est intéressant de constater que l'Association Provinciale des Architectes s'est désintéressée des travaux de distributions d'eau communales.

M. Renaud signale qu'une démarche a été faite auprès de M. le Ministre de l'Intérieur en vue de l'établissement de listes d'agrément d'Architectes et Ingénieurs susceptibles d'exécuter des travaux communaux.

M. le Président indique, en outre, que le Président de l'Association Provinciale des Architectes Français lui a signalé certains cas d'espèce qui paraissent à première vue en contradiction avec l'attitude prise par le P.C.M. au sujet de l'intervention des Ingénieurs dans les travaux de bâtiment. Il a demandé des renseignements à cet égard auprès des Chefs des services intéressés. Les réponses ne lui sont pas encore parvenues.

En outre, M. Générmont, Président de l'Association Provinciale des Architectes, a transmis au Secrétariat copie d'une lettre circulaire adressée par la Section locale du Syndicat des Ingénieurs T.P.E. du département du Jura, à tous les Maires du département; cette circulaire rappelait à ces magistrats municipaux que les Services des Ponts et Chaussées étaient parfaitement susceptibles de se charger de l'étude des travaux communaux. Cette circulaire n'a

rien de subversif, mais est peu opportune, car elle peut être interprétée comme une tentative de pression sur les Maires.

Une autre circulaire a été adressée dans différents départements (Drôme et Isère) à certaines personnalités en vue de rappeler que les collectivités locales étaient parfaitement libres de choisir parmi les fonctionnaires départementaux les techniciens auxquels elles ont à demander l'étude de projets. De l'enquête à laquelle a fait procéder le Président, il résulte que les fonctionnaires des Travaux Publics paraissent complètement étrangers à la rédaction de ce document.

Enfin, **M. le Président** rend compte de la démarche qu'il a faite avec le Bureau auprès de M. Garnier, Président de la Chambre de Commerce de Paris et Président de l'Association des Présidents de Chambres de Commerce de France.

Il a rappelé à M. Garnier que certaines Chambres de Commerce s'étaient associées par des vœux à la campagne entreprise par certains groupements contre l'intervention des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans les travaux particuliers. Or, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne s'occupent pas de travaux pour les particuliers, mais de travaux publics pour les départements, les communes et les Chambres de Commerce; et il est à remarquer que certaines Chambres de Commerce, en même temps qu'elles émettaient un vœu, conforme à celui qu'elles avaient été sollicitées de faire, demandaient le concours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour des travaux projetés par elles.

M. le Président a exposé à M. Garnier que le statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées prévoyait expressément la possibilité pour ces fonctionnaires de se charger d'études de cette sorte. Il a remis à M. Garnier quelques exemplaires de la note sur les travaux des collectivités publiques publiée par le P.C.M. en mars dernier.

Ingénieurs-Conseils Urbanistes et Sanitaires.

M. Renaud rend compte de l'activité de ce groupement dans le département de Maine-et-Loire.

La plupart des Conseils municipaux de ce département conservent toute leur confiance aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées, malgré la campagne violente, appuyée d'affirmations inexactes, menée par les dirigeants de l'Association des Ingénieurs-Conseils Urbanistes et Sanitaires.

C'est ainsi que ceux-ci répandent dans le département des extraits de la circulaire ministérielle du 18 mars 1933 relative aux travaux communaux, après en avoir savamment tronqué le texte de façon à dénaturer complètement la portée des instructions ministérielles.

M. Briancourt signale qu'il a paru dans l'*Animateur des Temps Nouveaux*, un article qui présente de

façon impartiale des arguments favorables à l'activité des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Guide de l'Eau.

M. Deymié informe le Comité qu'un ouvrage nouveau intitulé *Le Guide de l'Eau* est en préparation.

Cet ouvrage, dû à l'initiative privée, contiendrait un résumé des dispositions législatives et réglementaires en matière d'hydraulique (adductions d'eau, curage, etc., etc...). Y seraient insérées la liste des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, la liste des Ingénieurs du Génie Rural et aussi la liste des Ingénieurs civils spécialistes des questions hydrauliques. Afin de donner à cet ouvrage son vrai caractère, M. Deymié a conseillé aux auteurs de demander à M. Paganon, Ministre des Travaux Publics, de bien vouloir rédiger la préface du Guide.

Réduction des Indemnités.

M. le Président fait remarquer que bien que soit expiré le délai légal imparti à la Commission Supérieure des Economies, le Gouvernement n'a pas appliqué d'office la réduction de 10 o/o prévue par la loi.

D'après les renseignements recueillis de différents côtés, il semble que le Gouvernement renoncerait à toutes mesures avant le retour des Chambres et qu'il doive s'orienter de préférence dans le sens d'un abattement uniforme et non progressif sur les traitements et émoluments divers.

Travaux de la Commission du Statut du Corps.

M. Le Roux étant en mission en Scandinavie, il est entendu que l'examen des travaux de la Commission sera remis à une prochaine séance à laquelle il pourra assister.

M. Weill expose que le Groupe des Mines est favorable, en principe, à la suppression de l'engagement colonial.

Congrès de la Ligue Générale pour l'Aménagement et l'Utilisation des Eaux.

M. Rérolle rend compte des Travaux du Congrès. Il signale que les Ingénieurs en Chef délégués par le P.C.M. pour représenter l'Association au Congrès, ont pu intervenir efficacement auprès de l'un des rapporteurs pour préciser et limiter la portée d'un vœu déposé en vue de la vicinalisation des cours d'eau non domaniaux.

M. Soleil, qui participait également au Congrès à titre individuel, regrette que le nombre des Ingénieurs des Ponts et Chaussées assistant au Congrès ait été par trop réduit, en comparaison surtout du nombre des Ingénieurs du Génie Rural qui étaient présents.

Classe du passage en mer pour l'Algérie.

M. Weckel demande si les démarches entreprises antérieurement par le P.C.M. auprès du Ministre des Travaux Publics et du Ministre de l'Intérieur,

ont eu une suite. Il est entendu que le Comité insistera à nouveau pour que satisfaction soit donnée sur ce point aux revendications légitimes des camarades de l'Afrique du Nord.

Suppression de l'Inspection Générale des Mines en Indochine.

M. Bès de Berc revient sur la question de la suppression de l'Inspection Générale des Mines en Indochine, déjà évoquée au cours de la dernière

séance. Le titulaire du poste dont il s'agit est privé de traitement et indemnités depuis la date à laquelle est intervenue la décision de suppression. Il est entendu que le Comité formulera une protestation auprès du Ministère des Colonies.

La prochaine séance est fixée au mardi 8 août.

La séance est levée à 17 h. 30.

Le Secrétaire-Adjoint :

GÉNY.

Le Président :

JOYANT.

Séance du 8 Août 1933

Etaient présents : MM. Joyant, Gény, Deymié, Cestre, Ninck, Renaud, Rérolle, de Rouville, Wahl.

Excusés : MM. Augustin, Bès de Berc, Besson, Hachon, Hupner, Le Roux, Michel, Noël, Schwartz, Vigier.

Absents : MM. Baboin, Briancourt, Chauchoy, Colson, Gaspard, Méchin, Soleil, Tarnier, Villeveille, Weckel, Weill.

La séance est ouverte à 14 h. 30.

Le procès-verbal de la séance du 11 juillet 1933 est adopté, sous réserve de quelques modifications de forme.

Tournée en Pologne.

M. Deymié rend compte de la tournée que le P.C.M. a organisée en Pologne et en Tchécoslovaquie. Partout cette tournée a reçu l'accueil le plus chaleureux. Le Ministre des Voies et Communications à Varsovie, et l'Ambassadeur de France en Pologne, ont accordé une audience à une délégation des membres de la tournée.

Voyages en Hollande.

M. le Président indique que M. J. C. Van Staden lui a été recommandé par le Consulat des Pays-Bas, à Paris. M. Van Staden organise des voyages en autocars qui permettent de visiter la Hollande dans des conditions très confortables, et de parcourir les travaux publics exécutés dans ce pays, notamment les travaux du Zuyderzée.

M. le Président a signalé cette initiative à M. le Directeur de l'École des Ponts et Chaussées et à MM. les délégués des groupes d'Amiens et de Nancy.

Promotion dans la Légion d'honneur.

M. le Président commente les nominations et promotions dans l'ordre de la Légion d'honneur, intervenues à l'occasion du 14 Juillet, au titre du Ministère des Travaux Publics. Le Ministre, fréquemment absent de Paris, et par ailleurs très occupé, n'a pu accorder audience à M. le Président, qui aurait été heureux de lui rappeler les assurances qu'il avait bien voulu donner au Bureau au mois de mars dernier.

M. le Président signale que les Ingénieurs des

Ponts et Chaussées issus du cadre des Ingénieurs T.P.E. obtiennent en général la croix, dans des conditions vraiment tardives. D'autre part, le nombre de rosettes attribuées aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées en service a été proportionnellement extrêmement faible. Il est à remarquer qu'aucun Ingénieur des Mines n'est compris dans la promotion. Après discussion, le Comité est d'avis qu'une lettre soit adressée au Ministre des Travaux Publics pour lui rappeler les assurances qu'il avait bien voulu précédemment donner, et attirer son attention sur l'insuffisance de la proportion des décorations réservées aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines dans la dernière promotion.

Cartes de circulation sur les chemins de fer.

M. le Président rend compte des décisions intervenues au sujet de l'octroi de cartes de circulation aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Rien n'est changé au régime antérieurement en vigueur en ce qui concerne les Inspecteurs généraux. Les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées continueront à avoir une carte de circulation dans l'étendue de leur circonscription, avec prolongement sur Paris.

Le traité ne prévoit rien pour les Ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées.

Les Ingénieurs des Mines chargés du service des appareils à vapeur auront une carte de circulation dans l'étendue de leur circonscription avec prolongement jusqu'à Paris pour les Ingénieurs en Chef, et jusqu'à la résidence de leurs Ingénieurs en Chef pour les Ingénieurs ordinaires.

Relations avec le Syndicat des Ingénieurs T.P.E.

M. le Président rend compte de l'entretien qu'il a eu avec M. Létrillard, Secrétaire Général du Syndicat des Ingénieurs T.P.E. Cette conversation avait pour objet de préparer une conférence entre le Bureau du P.C.M. et le Comité exécutif du Syndicat des Ingénieurs T.P.E., conférence qui aura lieu vraisemblablement à la fin de septembre ou au début du mois d'octobre.

Cette conférence portera sur divers points : la question des traitements et indemnités, le tarif de ré-

partition des honoraires, les relations avec les Sociétés d'Architectes, etc...

Contrôle des Distributions d'eau potable.

M. le Président expose que le *Journal Officiel* du 4 août 1933 a publié une circulaire interministérielle, émanant des Ministères de la Santé Publique et de l'Agriculture, au sujet du contrôle des distributions d'eau potable. Cette circulaire rectifie dans une certaine mesure les indications du Ministre de la Santé Publique, en date du 5 septembre 1932, dont le P.C.M. a eu à s'occuper en détail.

M. le Président signale en outre une autre circulaire interministérielle, en date du 26 juillet 1933, parue au *Journal Officiel* du 28 du même mois, et relative aux travaux d'équipement rural.

Il indique également que le *Bulletin Agricole* de juillet-août 1933 a publié une réponse à des attaques dont avait été l'objet le service du Génie rural dans un grand journal du matin.

D'après les informations qu'il a recueillies, les attaques de ce journal n'ont été inspirées ni directement ni indirectement par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, contrairement à ce qui a été, paraît-il, affirmé de certains côtés.

M. le Président regrette le caractère tendancieux et agressif à l'égard du Service des Ponts et Chaussées de la réponse insérée dans le *Bulletin Agricole*, qui contient d'ailleurs beaucoup d'affirmations inexactes.

Le Bureau se préoccupe de rechercher quel est l'auteur de ce mémoire, et de prendre les mesures nécessaires pour la défense des Services des Ponts et Chaussées.

Association des Ingénieurs-Conseils Urbanistes et Sanitaires.

M. Renaud rend compte des mesures qu'il a proposées au Préfet de son département, à la suite des attaques dont a fait l'objet le Service des Ponts et Chaussées du département de Maine-et-Loire, de la part de certains Ingénieurs-Conseils Urbanistes et Sanitaires.

Rapports avec l'Union Sociale des Ingénieurs Catholiques.

M. Renaud signale que le dernier numéro de l'*Echo de l'Union Sociale des Ingénieurs Catholiques* (U.S.I.C.) présente les premiers résultats de l'enquête à laquelle a procédé l'U.S.I.C. au sujet de l'intervention des Ingénieurs fonctionnaires dans les travaux des collectivités publiques.

Il estime qu'il serait bon de prendre contact avec l'U.S.I.C. pour l'éclairer plus complètement sur le caractère de l'activité que déploient les Ingénieurs des Ponts et Chaussées en ce domaine.

M. le Président indique que M. Moissenet, Ingénieur en Chef en retraite, est intervenu dans le même sens auprès du Bureau.

Après discussion, il est entendu que M. de Rouville se rapprochera de M. Breynaert, Ingénieur en Chef des Mines et Président de la Commission des Intérêts Professionnels de l'U.S.I.C.

Travaux d'Architecture.

M. le Président a écrit aux Ingénieurs en Chef des départements où il lui avait été signalé que le Service des Ponts et Chaussées était chargé du service des bâtiments départementaux, pour leur exposer le point de vue pris par le P.C.M. en ce qui concerne l'intervention des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans les travaux d'architecture.

Dans un petit nombre de départements, les Ingénieurs en Chef paraissent désireux de conserver le service des bâtiments départementaux, en raison des circonstances qui ont amené les départements à le leur confier. Le Comité estime qu'il n'a naturellement pas à intervenir auprès des départements intéressés, qui sont libres d'organiser leurs services comme ils l'entendent, mais il rappelle que le P.C.M. a considéré comme désirable que le Service des Ponts et Chaussées n'étende pas ses attributions sur un terrain qui n'est pas le sien, et où il peut se trouver en conflit avec des intérêts légitimes; le P.C.M. ne pourra donc en aucune façon appuyer le point de vue des Ingénieurs en Chef dont il est question.

Le Comité maintient donc la ligne de conduite qu'il a antérieurement adoptée vis-à-vis des Associations d'Architectes.

Remboursement des retenues pour pension. — Droit aux intérêts. — Cas précis des fonctionnaires en congé hors cadre, en disponibilité, ou démissionnaires.

M. le Président expose que le P.C.M. a été présenté par un de ses membres sur le point de savoir s'il accepterait éventuellement de participer aux frais d'un recours à introduire devant le Conseil d'Etat pour faire modifier la jurisprudence administrative en matière d'application de la loi du 14 avril 1924, art. 17, en ce qui concerne le remboursement des versements pour la retraite.

De l'instruction à laquelle a procédé le Bureau du P.C.M., il résulte que la décision à attaquer se réfère à un avis émis en 1926 par le Comité de Réforme des Pensions, institué auprès du Ministre des Finances pour l'application de la loi du 14 avril 1924. D'après cet avis, la capitalisation des intérêts portés par les versements pour la retraite ne peut avoir effet qu'à compter de la date d'application de la loi du 14 avril 1924. D'autre part, la capitalisation est suspendue pendant la période de disponibilité ou de non-activité qui ne compte pas pour la retraite. Ainsi l'importante question du calcul des intérêts a été tranchée non pas par une loi, non pas par un règlement d'administration publique, mais par une simple

décision administrative qui paraît rigoureuse pour les intéressés et qui est de nature à leur causer un préjudice parfois très considérable.

Il y aurait intérêt à ce que l'interprétation de l'article 17 de la loi soit portée devant la jurisprudence administrative, en raison du grand nombre de Camarades qui peuvent être intéressés par le redressement des errements administratifs en vigueur. Le Comité estime qu'il est opportun pour lui de soutenir le Camarade qui a soulevé la question, en participant dans les dépenses de l'instance à engager, à raison de 80 o/o.

Tableau des traitements et indemnités reçus par les Ingénieurs.

M. Rérolle signale que dans son département le Conseil Général a demandé à avoir communication du tableau des traitements et des indemnités reçus

par les fonctionnaires des départements à quelque titre que ce soit. Il se demande si le Service des Ponts et Chaussées doit déférer au désir de l'Administration départementale. Après discussion, le Comité estime que le Conseil Général doit borner son enquête à la seule question des traitements et indemnités versés à ces fonctionnaires sur *les fonds départementaux*. Les émoluments divers touchés par les Ingénieurs sur les fonds du Trésor ou sur les fonds des budgets communaux n'ont pas à être communiqués à d'autre autorité que le Ministre des Travaux Publics.

La prochaine séance est fixée au mardi 10 octobre 1933.

La séance est levée à 16 h. 30.

Le Secrétaire-Adjoint :
GÉNY.

Le Président
JOYANT.

Séance du 10 octobre 1933

Présents : MM. Joyant, Le Roux, Schwartz, Besson, Gény, Augustin, Briancourt, Cestre, Gaspard, Hupner, Méchin, Michel, Noël, Renaud, de Rouville, Soleil, Tarnier, Vigier, Villevieille, Weil.

Excusés : MM. Deymié, Rérolle, Wahl, Weckel.

Absents : MM. Bès de Berc, Baboin, Chauchoy, Colson, Hachon, Ninck.

La séance est ouverte à 14 h. 20.

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

A l'occasion de l'adoption de ce procès-verbal, **M. le Président** souligne le peu de satisfaction qu'ont eu les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines en activité de service, en ce qui concerne la dernière promotion dans la Légion d'honneur, et malgré les assurances verbales qui avaient été données au Bureau du P.C.M.

M. le Président signale, d'autre part, que certains Camarades se sont étonnés d'avoir à remplir un état, demandé par l'Administration des Travaux Publics, et concernant les indemnités et honoraires. Il estime que les Ingénieurs ne peuvent se refuser à fournir ces renseignements au Ministère des Travaux Publics. Bien entendu, il y a lieu d'indiquer, comme indemnités et honoraires, dans la colonne 26 de l'état, les sommes nettes perçues, déduction faite de tous les frais réels occasionnés par l'accomplissement des travaux ayant donné lieu à ces indemnités et honoraires.

Classe de passage des Ingénieurs algériens sur les paquebots :

M. le Président donne connaissance de la lettre

qu'il a reçue du Ministère des Travaux Publics concernant la classe de passage des Ingénieurs des Ponts et Chaussées nommés en Algérie, et qui constitue une fin de non recevoir, opposée par le Gouvernement algérien, à la demande qui avait été présentée par le P.C.M. à ce sujet.

Il est entendu que cette lettre sera communiquée au Groupe algérien, et publiée dans le Bulletin.

Ingénieurs en congé hors cadre.

M. le Président expose que l'article 86 de la loi du 28 février 1933 entraînait la suppression de l'avantage actuellement accordé aux Ingénieurs en congé hors cadre, de continuer à acquérir, pendant cinq ans, des droits à la retraite.

On pouvait espérer que la situation hors cadre pourrait être comprise dans les exceptions que devait fixer un Règlement d'Administration publique, — et conserverait ainsi ses droits actuels.

Le Règlement vient de paraître sous la forme d'un décret en date du 31 août 1933, qui a été publié au Bulletin du P.C.M. Contrairement aux demandes de l'Association, aucune exception n'a été prévue pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, qui sont donc particulièrement lésés par le décret en question.

Ecole Supérieure d'Electricité.

M. Tarnier a signalé qu'un grand nombre d'Ingénieurs du Génie Rural reçoivent le diplôme de l'Ecole Supérieure d'Electricité, après avoir suivi les cours de cette Ecole pendant un an, alors que le nombre des Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui y sont détachés est très faible (un seul en 1933).

Le Comité est unanime à estimer très désirable de voir, à l'avenir, détacher à l'Ecole Supérieure d'Electricité un nombre beaucoup plus grand d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

ENTREPRISE GENERALE

TRAVAUX DE ROUTES

CONSTRUCTION
ENTRETIEN
REVETEMENTS
GOUDRONS FILLERISES
BITUMAGES
GOUDRONNAGES
PAVAGES
BETONS SPECIAUX

EMULITHE

STEAME CAPITAL 1.000.000 DE FCS

SIEGE SOCIAL 77 RUE ST LAZARE PARIS 9^e

TEL. PIGALLE 80.03

ADR. TEL. EMULITHE-PARIS

SOCIÉTÉ DU
GAZ DE PARIS

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

6. RUE CONDORCET. - PARIS. 9^e

■

GOUDRON PRÉPARÉ

POUR LES ROUTES

Conforme aux Spécifications du Ministère des Travaux Publics

BRAIS

POUR: TARMACADAM
REVÊTEMENTS SPÉCIAUX
JOINTOIEMENT
DES PAVÉS DE BOIS

HUILES

POUR: FLUXAGE
IMPRÉGNATION DES PAVÉS
DE BOIS ET TOUS USAGES

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

Tél. TRUDAINE 73 00 à 73.09

R C Seine 45 943

Ad. Tél. SOUPRODOS. 83. PARIS

Relations avec les Sociétés d'Architectes.

M. le Président fait part des relations qu'il a continué à entretenir avec les Sociétés d'Architectes, et, en particulier, avec l'Association Provinciale des Architectes français.

Le président de cette Association lui a signalé un certain nombre de départements où le Service des Ponts et Chaussées aurait été chargé de travaux d'architecture. Il a été constaté que, dans tous les cas précis indiqués, il s'agissait, soit de travaux de minime importance, soit de travaux d'entretien, soit de travaux où la participation du Service des Ponts et Chaussées était justifiée par des considérations locales.

Les résultats de ces petites enquêtes ont été communiqués au Président de l'Association Provinciale des Architectes, qui en a exprimé sa satisfaction.

D'une façon générale, les Ingénieurs en Chef que le P.C.M. a saisis de ces questions ont été d'accord pour réserver aux Architectes tous les travaux neufs de quelque importance, et ont fait admettre des règles dans ce sens par les Préfets ou les Conseils Généraux de leurs départements.

Toutefois, un Ingénieur en Chef a demandé à être entendu par le Comité du P.C.M. Il est convenu que le Bureau du Comité recueillera les explications de cet Ingénieur en Chef lors d'un de ses prochains voyages à Paris.

Relations avec l'U.S.I.C.

M. de Rouville rend compte d'une conversation téléphonique qu'il a eue avec M. Breynaert, qu'il doit d'ailleurs voir prochainement.

Association des Ingénieurs-Conseils Urbanistes et Sanitaires.

M. le Président signale une lettre par laquelle un Camarade l'a informé du vote par le Conseil Général de la Côte-d'Or d'un vœu, obtenu par surprise, probablement sur la proposition de l'Association en question, tendant, en particulier, à ce que « soit réservé aux Ingénieurs privés spécialistes, le soin de diriger et de régler les travaux communaux d'adduction d'eau et d'égouts déjà étudiés par des Ingénieurs fonctionnaires ».

M. Renaud fait part de divers incidents survenus dans le Maine-et-Loire, où l'Association des Ingénieurs-Conseils Urbanistes et Sanitaires a écrit diverses lettres constituant des dénonciations calomnieuses et pouvant relever de la Correctionnelle.

Il pense qu'il serait bon d'entrer en relations à ce sujet avec le Bureau de l'Association des Maires, dont le Secrétaire est le Maire d'Angers.

Relations avec le Syndicat des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat.

M. le Président donne connaissance d'une lettre du Secrétaire Général de ce Syndicat proposant une

réunion commune du Bureau du P.C.M. et du Bureau de la Commission Exécutive du Syndicat.

Il est entendu que cette réunion aura lieu prochainement.

Fédération des Cadres Supérieurs Techniques.

M. Weill rend compte des entretiens qu'il a eus le Bureau de la Fédération avec M. d'Hauterive, qui a été chargé par la Commission Supérieure des Economies du rapport d'ensemble sur les indemnités de tous les Ingénieurs de l'Etat, civils et militaires.

M. d'Hauterive a indiqué que la Commission Supérieure des Economies aurait adopté comme définition du traitement « les émoluments fixés par la Commission Martin ». Les indemnités de l'article 2 ne seraient donc pas assimilables au traitement, bien qu'elles soient soumises à la retenue pour la retraite. D'après certains bruits, le Ministère des Finances aurait l'intention de supprimer cette retenue, mais la question du remboursement des retenues indûment perçues se poserait alors.

En ce qui concerne les réductions d'indemnités, on aurait envisagé, en général, pour les Corps d'Ingénieurs ne dépendant pas du Ministère des Travaux Publics, une réduction de 1/6, appliquée au crédit demandé pour le budget de 1933. Par suite de vacances, la réduction effective qu'encourraient ainsi les Ingénieurs de l'Aéronautique et des Manufactures de l'Etat, par exemple, serait de l'ordre de 1/10. Par contre, pour les Ingénieurs des P.T.T., le crédit demandé étant entièrement utilisé, la réduction effective serait portée à 1/6.

D'autre part, la prime de rendement qui existe pour les Fonctionnaires dépendant du Ministère des Finances ne subirait qu'un abattement de 1/6 également.

Ces chiffres sont à comparer à ceux résultant des mesures proposées par la Commission Supérieure des Economies pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, et qui reviennent à une suppression totale du crédit inscrit au budget, et à la constitution d'un fonds commun entièrement alimenté par des prélèvements sur les frais de contrôle et les indemnités et honoraires des Ingénieurs.

Elections de 1934 au Comité du P.C.M.

M. le Président indique quels sont les Délégués de Groupe et les Délégués Généraux dont les pouvoirs expireront à la prochaine Assemblée Générale du P.C.M., au mois de janvier 1934, conformément à la note qui a déjà paru dans le Bulletin du P.C.M. du mois d'octobre; il invite les membres du Comité à suggérer des candidatures, en particulier d'Ingénieurs ordinaires habitant Paris ou les environs, qui pourraient se charger d'une partie du travail du Secrétariat.

Tournée de 1934.

M. le Secrétaire signale qu'au cours de la tournée

en Pologne, il a recueilli les suggestions suivantes, au sujet de la tournée à effectuer à l'étranger en 1934 :

- 1° Voyage en Écosse et en Irlande;
- 2° Voyage en Scandinavie;
- 3° Voyage en Italie.

Enfin, tout récemment, une suggestion émanant de l'Ambassade soviétique à Paris a été transmise au P.C.M. par l'agence officielle des voyages en U.R.S.S. (Intourist), tendant à préparer un voyage d'étude dans ce pays.

Il est entendu que les Délégués de Groupe recueilleront les opinions des Camarades intéressés, au sujet de ces divers projets, et les communiqueront au Comité du P.C.M. lors de sa prochaine réunion. Un referendum sera, d'ailleurs, organisé pour déterminer celui de ces projets qui aura la faveur du plus grand nombre.

Relations avec le Génie rural.

M. le Président rappelle l'article paru dans le numéro du Bulletin Agricole de juillet-août 1933. L'auteur de cet article paraît avoir été documenté par le Service du Génie Rural, et s'est livré, contre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés de l'Hydraulique agricole, à des attaques aussi vives qu'injustifiées, qui ne peuvent rester sans réponse.

Après discussion, il est convenu que le Président du P.C.M. écrira à ce sujet à M. le ministre de l'Agriculture. Une copie de cette lettre sera envoyée à M. le ministre des Travaux publics, et sera publiée au Bulletin du P.C.M.

M. Renaud signale que, d'après une récente circulaire, les Ingénieurs en Chef du Génie Rural font partie des Conseils départementaux d'Hygiène, à titre consultatif. Ces Ingénieurs font également partie des Comités de Patronage des Habitations à bon marché, alors qu'aucune disposition n'est prévue, à cet égard, pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il signale que la circulaire du 14 septembre 1933, du Ministre de l'Agriculture, au sujet des adductions d'eau potable, ne parle que des Ingénieurs du Génie Rural, et oublie une fois de plus les Ingénieurs de l'Hydraulique Agricole.

Une discussion s'engage au sujet de la prétendue gratuité des études confiées au Génie Rural. Plusieurs membres du Comité citent des faits précis d'où il résulte que ces Ingénieurs reçoivent souvent des indemnités ou des honoraires fort élevés, en plus de leur traitement. C'est ainsi que, dans un seul département, l'Ingénieur en Chef du Génie Rural — dont les attributions s'étendent à 5 ou 6 départements — aurait reçu 8.000 francs d'indemnités en une année, et l'Ingénieur ordinaire 1.000 francs. Dans un autre département, l'Ingénieur en chef aurait perçu 7.000 francs d'honoraires et 4.000 francs de frais de déplacement également pendant une année.

Finalement, il est entendu que les délégués de Groupe recueilleront les avis et les indications que les Camarades pourraient fournir à ce sujet, en vue de permettre de répondre, le cas échéant, aux attaques injustifiées qui se manifesteraient à nouveau.

Reprise des travaux des Commissions.

M. le Président rappelle que le Comité du P.C.M. a formé diverses Commissions : du Statut des Corps — de l'Hydraulique Agricole et des Chemins Ruraux — de la Voirie Routière.

M. Tarnier indique qu'en ce qui concerne cette dernière Commission, il doit avoir une réunion avec le Bureau de l'Association des Ingénieurs en Chef des Services vicinaux.

En ce qui concerne la Commission du Statut des Corps, l'examen des notes préparées et publiées par cette Commission (l'une sur la crise de l'avancement, l'autre sur la réorganisation administrative), est remis à la prochaine séance.

Un échange de vues s'engage au sujet de la suppression de l'engagement colonial proposé par certains. L'opinion générale est que, en cas de suppression de cet engagement, il n'y aurait pas un nombre suffisant de volontaires pour se rendre aux colonies, ce qui pourrait entraîner des conséquences fâcheuses pour l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Réorganisation des finances départementales et communales.

M. le Secrétaire fait part d'une lettre d'un Ingénieur en Chef signalant un article d'un projet de loi sur la réorganisation des finances départementales et communales, d'après lequel des indemnités ne pourraient être attribuées, à l'avenir, par les départements aux fonctionnaires de l'État, qu'après la signature d'un décret dans chaque cas particulier.

De la discussion qui s'engage, il résulte que cet article ne peut viser que les fonctionnaires qui sont uniquement au service de l'État. Il ne saurait s'appliquer, par exemple, aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui, en tant qu'Ingénieurs du Service vicinal, sont en même temps fonctionnaires du département.

M. Gaspard est chargé de suivre cette question.

Postes d'Administrateurs dans les Compagnies de Chemins de fer.

M. Weill rappelle qu'aux termes de l'avenant du 6 juillet 1933 de la Convention passée avec les Grands Réseaux, deux Administrateurs représentant l'État doivent, pour chaque Compagnie, être nommés prochainement par décret, sur la proposition des ministres des Travaux Publics et des Finances. Conformément à l'opinion déjà exprimée plusieurs fois par

le Comité du P.C.M., il serait désirable qu'un certain nombre de ces postes soient réservés à des Inspecteurs généraux ou Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et des Mines.

Il est entendu que le Président du P.C.M. écrira à M. le ministre des Travaux Publics à ce sujet.

La prochaine séance du Comité est fixée au 14 no-

vembre 1933, à 14 h. 15. Le même jour pourra avoir lieu un dîner du Groupe de Paris.

La séance est levée à 17 heures.

Le Secrétaire,

P. BESSON.

Le Président,

E. JOYANT.

COMMUNICATIONS DU COMITÉ

La tournée de 1934

Les camarades verront, par le compte rendu de la séance du Comité du 10 octobre 1933, que quatre projets de tournée à l'étranger, en 1934, font actuellement l'objet d'un examen comparatif du bureau du P. C. M. : tournée en Ecosse et Irlande, tournée aux pays scandinaves, tournée en Italie, tournée en U.R. S.S.

Afin de connaître l'opinion générale, il a été décidé de procéder sur ce sujet à un referendum. Les camarades s'intéressant à la question sont donc priés de vouloir bien renvoyer, avant le 1^{er} décembre 1933, au secrétaire du P. C. M., 43, avenue du Président-Wilson, Paris (16^e), après l'avoir remplie, la feuille détachable jointe au présent numéro du *Bulletin*. Il ne s'agit naturellement pas d'un engagement formel à participer à la tournée que l'on indiquera, mais d'un simple avis permettant de connaître la faveur respective des divers projets en cours d'étude.



CORRESPONDANCE

1° Lettre de M. le Ministre des Travaux Publics à M. le Président du P.C.M. au sujet du service de navigation de la Seine.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
PERSONNEL
1^{er} BUREAU

Paris, le 24 juillet 1933.

*Le Ministre des Travaux Publics,
à Monsieur le Président de l'Association Profes-
sionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Vous m'avez précédemment exprimé le vœu que la situation créée par l'arrêté du 3 février 1933 qui a chargé M. Vanneufville, ingénieur en chef de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, détaché au service de la Préfecture de la Seine en qualité de Chef du Service départemental du Port de Paris, de coordonner l'action de son service avec l'action des services de navigation confiés à M. Gaspard, ait un caractère essentiellement temporaire.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la mission ainsi confiée pour le compte de l'État à M. Vanneufville, dont l'ancienneté des services est de beau-

coup supérieure à celle de M. Gaspard, n'implique nullement la subordination définitive de l'Ingénieur en Chef de la Navigation à son Collègue du département de la Seine et constitue seulement une mesure personnelle et transitoire.

Je tiens d'ailleurs à préciser que, lors du départ de M. Vanneufville, la réunion, entre les mains d'un seul Ingénieur en Chef, de la 2^e section de la Navigation de la Seine et du service du port de Paris sera notamment subordonnée à la condition que le Chef du nouveau service sera nommé par le Ministre tandis que son adjoint sera désigné par M. le Préfet de la Seine, et choisi parmi les Ingénieurs des Ponts et Chaussées détachés au service de son Administration.

Les renseignements qui précèdent me paraissent de nature à apaiser complètement les craintes dont vous vous êtes fait l'interprète.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Par autorisation :

*Le Directeur
du Personnel, de la Comptabilité
et de l'Administration générale,*

LIPMANN.

2° Lettres de M. le Ministre des Travaux Publics à M. le Président du P.C.M. au sujet de la classe de passage, sur les paquebots, des ingénieurs algériens.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
PERSONNEL
1^{er} BUREAU

Paris, le 1^{er} août 1933.

*Le Ministre des Travaux Publics,
à Monsieur le Président de l'Association Profes-
sionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

En réponse à votre lettre du 24 juillet je m'empresse de vous faire connaître que votre précédente requête tendant à l'attribution du bénéfice du passage en 1^{re} classe sur les paquebots faisant la traversée entre la France et l'Algérie, à tous les Ingénieurs or-

dinaires des Ponts et Chaussées et des Mines, n'avait pas été perdue de vue par mon Administration.

Dès le 30 mars dernier elle a signalé spécialement à l'attention de M. le Gouverneur Général de l'Algérie la situation des Ingénieurs susvisés en lui demandant de prévoir en leur faveur une dérogation à la réglementation en vigueur.

Pour répondre au désir que vous m'avez récemment exprimé je viens d'inviter à nouveau M. Carde à me faire savoir quelle suite il entend réserver à la requête dont il s'agit.

Agréer, monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Pour le Ministre et par autorisation :

*Pour le Directeur
du Personnel, de la Comptabilité
et de l'Administration générale :*

*Le Sous-Directeur,
Signé : ILLISIBLE.*

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
PERSONNEL
1^{er} BUREAU

Paris, le 19 septembre 1933.

*Le Ministre des Travaux Publics,
à Monsieur le Président de l'Association Profes-
sionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Vous m'avez demandé d'intervenir auprès de M. le Ministre de l'Intérieur et de M. le Gouverneur Général de l'Algérie pour que les Ingénieurs ordinaires de 2^e et de 3^e classes des Ponts et Chaussées et des Mines bénéficient à l'avenir du passage en 1^{re} classe sur les paquebots faisant la traversée entre la France et l'Algérie.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je viens d'être avisé par M. Carde, à qui j'avais spécialement signalé le désir exprimé par votre Groupement, que

**3^e Lettre de M. le Président du P.C.M. à
M. le Ministre de l'Agriculture, au sujet des
relations des services des Ponts et Chaussées
et du Génie rural.**

Comme suite à la décision du Comité d'Administration du P.C.M., la lettre suivante a été adressée à M. le Ministre de l'Agriculture :

P.C.M.
ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES
PONTS ET CHAUSSÉES ET DES
MINES

Paris, le 11 octobre 1933

*Le Président de l'Association professionnelle des In-
génieurs des Ponts et Chaussées et des Mines
à Monsieur le Ministre de l'Agriculture.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le Comité d'Administration de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines vient d'examiner d'une manière toute particulière l'évolution de l'attitude de certains Services relevant directement de votre Département, vis-à-vis des Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés du Service de l'Hydraulique Agricole, relevant d'ailleurs du même Département, et il m'a donné mandat d'intervenir auprès de vous pour attirer votre haute et bienveillante attention sur la gravité de la situation actuelle et sur les conséquences fâcheuses que cette dernière, si elle devait se prolonger, serait susceptible d'amener.

C'est pourquoi, en m'excusant par avance de l'ampleur — malheureusement nécessaire — de cette lettre, j'aurai l'honneur de marquer ci-après un certain

la requête que vous avez formulée a été examinée récemment par la Commission chargée de l'étude des questions intéressant les fonctionnaires. Celle-ci a estimé « qu'il n'était pas possible d'apporter une dérogation au règlement en vigueur sans procéder à une modification d'ensemble du système ». Or cette mesure aboutirait pour l'Algérie à un supplément de dépenses que sa situation financière ne lui permet pas d'envisager actuellement.

M. le Gouverneur Général conclut donc qu'il lui est impossible, dans ces conditions, à son très vif regret, de donner une suite favorable à la requête susvisée.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Ministre et par autorisation :

*Le Directeur
du Personnel, de la Comptabilité
et de l'Administration générale :*

LIPMANN.

nombre de faits qui, certainement, ne vous laisseront pas indifférent.

1^o Le 5 septembre 1932, une circulaire fut adressée par les Ministres de l'Agriculture et de la Santé publique, sur le contrôle des installations sanitaires établies par les Communes rurales. Cette circulaire avait pour but de suggérer aux Conseils généraux la désignation du Service du Génie rural pour effectuer ce contrôle.

L'omission pure et simple, qui avait été faite dans cette circulaire, des Ingénieurs du Service de l'Hydraulique Agricole, pouvait être interprétée comme une marque de défiance regrettable à leur égard et c'est bien ainsi d'ailleurs que l'ont compris certaines Assemblées départementales.

Notre Association n'a pas manqué d'insister auprès des Services intéressés, pour qu'une circulaire rectificative ou des instructions complémentaires vinssent corriger sur ce point l'effet de la circulaire du 5 septembre 1932.

Elle a eu d'ailleurs au cours de ses démarches — et le fait vaut d'être noté — l'occasion de constater que, dans chacun des deux ministères, aucun des Directions intéressées n'entendait prendre la responsabilité même de la circulaire.

Quoi qu'il en soit, une nouvelle dépêche interministérielle est venue le 31 juillet « rectifier certaines erreurs d'interprétation et éclairer certains malentendus ».

Nous tenons d'ailleurs, Monsieur le Ministre, à

vous exprimer nos remerciements à l'occasion de cette rectification.

2° A la date du 6 juillet 1933, une circulaire a été adressée par M. le Président du Conseil, M. le Ministre du Budget et M. le Ministre de l'Agriculture, relative au concours de l'État en matière d'équipement rural.

Il ne saurait entrer dans notre esprit, s'il s'agissait de questions rurales pures, d'élever sur cette circulaire la moindre observation, mais il y est tout de même question d'électrification des campagnes, d'alimentation en eau potable et de travaux divers d'hydraulique.

Or, notre surprise a été grande de constater une fois de plus la mise en vedette du concours technique gratuit assuré par les Ingénieurs du Génie rural, alors que la circulaire du 18 septembre 1930 stipulait expressément que ce concours gratuit pouvait être demandé aux Ingénieurs de l'Hydraulique agricole au même titre qu'aux Ingénieurs du Génie rural.

3° Nous avons eu l'occasion à plusieurs reprises d'entretenir les Services intéressés de l'importante question des chemins ruraux, et, en particulier, d'attirer leur attention sur l'opportunité pour le Service du Génie rural, d'entrer en conférence avec le Service vicinal pour la détermination du caractère véritable du chemin, afin d'envisager la possibilité pour la Commune d'assurer l'entretien de la voie après sa construction. Nous avons signalé également que, dans le cas où la construction de ce chemin entraînerait des ouvrages d'art importants, il conviendrait peut-être d'utiliser la compétence de techniciens qui, s'ils ne sont pas spécialisés dans les questions d'organisations coopératives, le sont tout particulièrement dans la construction des ouvrages d'art.

Lors d'une visite que nous avons faite à M. le Directeur des Eaux et du Génie rural, le 5 mai dernier, nous lui avons d'ailleurs, et il nous en a marqué son étonnement, indiqué la mise en adjudication d'un ouvrage d'art important exécuté par les soins du Service du Génie rural. Nous en avons relevé bien d'autres, ce qui prouve que les suggestions que, dans un but d'intérêt général, nous avons cru devoir formuler n'ont guère été retenues.

Peut-être sera-t-il bon d'ajouter en outre que, dans un Département, il a été envisagé récemment de confier le Service vicinal au Service du Génie rural, ce qui est de nature à confirmer les prévisions que nous avons faites et que nous considérons comme contraires à une bonne gestion des deniers publics.

4° A la date du 14 septembre dernier, vous avez adressé une circulaire aux Ingénieurs en Chef du Génie rural et aux Ingénieurs en Chef chargés du Service hydraulique pour déterminer les conditions d'application de la loi du 11 juillet 1933 sur les subventions allouées par l'État et vous avez adressé à

tous ces Chefs de Service des imprimés de demande de paiement — l'un d'eux d'ailleurs est joint à la présente lettre —, et vous pouvez constater que ces imprimés ne visent que les Ingénieurs en Chef du Génie rural, de manière que les Communes ne voient apparaître que ces derniers et puissent en tirer les conclusions recherchées.

5° Enfin, et ici la question devient beaucoup plus grave, nous avons relevé dans le « Bulletin Agricole de la Fédération Nationale des Collectivités d'Électrification et d'Améliorations rurales » (n° 1894 — juillet-août 1933) le compte-rendu d'une réunion tenue le 7 juin 1933 par le Comité central, au sujet d'une réponse aux attaques dont a été l'objet le Service du Génie rural.

Nous tenons sur cette importante question à nous expliquer loyalement et clairement.

Un journal du matin, au cours d'une campagne que vous connaissez bien, a cru devoir le 22 et le 23 mai dernier, partir en guerre contre le Génie rural. Notre Association, qui se tient prudemment à l'écart de toute campagne de presse, n'est absolument pour rien dans ces attaques et est en mesure d'affirmer qu'aucun de ses adhérents ne les a provoquées, directement ou indirectement.

Vous n'êtes pas sans savoir que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont été copieusement injuriés et calomniés pendant ces deux dernières années et vous avez pu constater le silence plein de dignité qu'ils avaient gardé.

Mais, jusqu'ici, ces attaques n'émanaient que de groupements extérieurs aux Administrations de l'État.

Or, quelle n'a pas été la surprise de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui a toujours professé le principe de l'unité foncière de la grande famille des fonctionnaires, de voir se développer dans la réponse adoptée par le Comité central de la Fédération nationale une apologie excessive d'un corps de fonctionnaires au moyen d'une attaque aussi violente que mensongère dirigée contre un autre corps de fonctionnaires.

Je ne vous dissimulerai pas l'impression de tristesse que notre Association en a éprouvée et je ne vous cacherai pas non plus combien il lui est désagréable d'avoir à s'occuper de ces attaques personnelles.

La réponse du Comité central comporte des erreurs manifestes, nombreuses et graves. Notre Association se réserve d'ailleurs de les mettre en lumière à l'heure opportune. Elle tient néanmoins à observer en passant que cette réponse serait plutôt de nature à confirmer les attaques du journal précité puisqu'elle tend à démontrer (page 20 de la brochure) que les effectifs de certains services des Travaux publics sont surabondants. On est en droit d'en conclure immédiate-

ment, dans la période de crise actuelle, qu'il est nécessaire d'arrêter sans délai le recrutement d'un corps comme celui du Génie rural, puisqu'il ne fait en somme qu'empiéter sur les attributions d'un autre corps dont les cadres sont suffisants pour assurer tous les services dont l'Etat a besoin.

Mais là n'est pas la question, et nous venons vous demander, Monsieur le Ministre, d'examiner personnellement cet article dont la simple lecture fait inmanquablement surgir la pensée de Pascal : « Voulez-vous qu'on croie du bien de vous? N'en dites pas ».

Proclamer d'une manière aussi péremptoire la supériorité du corps du Génie rural dans la plupart des domaines; déclarer que c'est de sa création, en 1903, que date une ère nouvelle pour le paysan français, se sont là des affirmations que nous nous abstenons de discuter aujourd'hui, quels que soient les arguments dont nous puissions disposer. Ce que nous désirons, c'est attirer simplement votre attention sur le fait que l'auteur de l'article paraît avoir été en relations particulièrement étroites avec certains Services de votre Administration, étant donnés les chiffres de toute nature qui y sont exposés.

Vous aurez très vite cette conviction et vous estimerez, sans doute, car nous savons ne pas faire appel en vain à votre esprit de justice et d'équité, qu'une enquête s'impose pour savoir dans quelles conditions et dans quels buts tous les chiffres que renferme la réponse ont été fournis, et si réellement ceux qui les ont fournis savaient qu'ils seraient utilisés contre un autre Service de votre Ministère, Service qui, jusqu'ici, ne croyait pas avoir démerité.

Nous attendons donc avec confiance le résultat de l'enquête que vous voudrez bien ordonner.

Encore une fois, il n'entre pas dans notre intention de discuter ici le fond de l'article. Nous tenons cependant à vous signaler que notre Association se fera un devoir — d'ailleurs pénible — de mettre, lorsqu'elle le jugera indispensable, un terme à cette légende qu'ont toujours cherché à accréditer certains Services de votre Ministère, à savoir que le concours des Services du Génie rural est complètement gratuit pour les collectivités qui y font appel.

M. le Ministre de l'Agriculture a répondu par la lettre reproduite ci-dessous :

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
REPUBLICQUE FRANÇAISE
Paris, le 21 octobre 1933.
LE MINISTRE

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai pris connaissance, avec l'attention qu'elle mérite, de la lettre que vous m'avez adressée le 11 oc-

En bref, nous ne voulons pas ici reprendre des comparaisons faciles, mais nous redisons simplement que le plus grand dérèglement de l'esprit c'est de croire les choses par ce qu'on veut qu'elles soient et non par ce qu'on a vu qu'elles sont en effet.

Vous estimerez certainement, Monsieur le Ministre, que la situation que cherchent à créer certains Services de votre Département aux Ingénieurs de l'Hydraulique Agricole mérite d'être envisagée très sérieusement. Nous savons d'ailleurs que vous aurez à cœur de rechercher une amélioration de cet état de choses, étant donné les liens étroits qui vous unissent à la Fédération Nationale des Collectivités d'Électrification et d'Améliorations rurales.

Nous avons l'assurance que vous le ferez et nous l'avons parce que nous nous rappelons les paroles suivantes que vous avez prononcées lorsque vous avez présidé, il y a deux ans, le Congrès des Améliorations rurales :

« Nous nous sommes efforcés de compléter les « différents points de vue et de les concilier. Nous « avons pu le faire dans une atmosphère de conciliation remarquable, conciliation qui s'est même « étendue aux représentants de deux Administrations « dont la légende dit qu'elles n'étaient pas toujours « d'accord. On a donc, dans cette atmosphère, élaboré des résolutions qui seront adoptées ce soir à « l'unanimité ».

Cet accord que vous marquez vous-même le 2 décembre 1931, et qui paraissait avoir votre agrément, vous vous rappelez sans doute les efforts que les Membres de notre Association avaient faits pour y arriver.

Vous comprendrez donc, Monsieur le Ministre, combien nous déplorons de ne plus trouver aujourd'hui, dans certains Services de votre Ministère, l'atmosphère de conciliation que vous avez su créer, et nous espérons que votre haute intervention permettra de la rétablir, pour le grand bien des collectivités locales.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de notre dévouement le plus respectueux.

JOYANT.

tobre au nom du Comité d'Administration de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

En faisant appel à mon esprit de justice et d'équité vous rappelez l'atmosphère de conciliation que j'ai pu contribuer à créer en plusieurs circonstances; je vous en remercie et je vous donne bien volontiers l'assurance que mes tendances ne sont en rien modifiées.

Quant aux diverses questions que vous avez voulu plus spécialement évoquer devant moi, laissez-moi vous dire qu'il ne me paraît ni opportun, ni conforme à l'esprit de confraternité dont votre Association en-

tend s'inspirer, de remettre en jeu de telles discussions.

En particulier, les polémiques de presse auxquelles vous faites allusion sont, pour autant que je sache, closes depuis de longs mois; il y a lieu de les classer comme telles, et, de même que vous vous por-

tez garant de l'abstention de tous vos adhérents, je n'entends pas que tels ou tels Services de mon Administration s'en mêlent ou y soient mêlés.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments distingués.

QUEUILLE.

**4^o Lettre de M. le Président du P.C.M. à
M. le Ministre des Travaux Publics au sujet
des représentants de l'Etat au sein des Con-
seils d'administration des Compagnies de Che-
min de fer.**

P.C.M.
ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES
PONTS ET CHAUSSÉES ET DES
MINES

Paris, le 17 octobre 1933.

*Le Président de l'Association professionnelle des In-
génieurs des Ponts et Chaussées et des Mines
à Monsieur le Ministre des Travaux publics.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'avenant du 6 juillet 1933 à la Convention passée le 28 juin 1921 entre le ministère des Travaux publics et les grandes Compagnies de Chemins de fer, prévoit qu'à l'avenir le Conseil d'administration de ces Compagnies devra comprendre deux représentants de l'Etat, nommés par décrets, sur la proposition des Ministres des Travaux publics et des Finances.

Le Comité d'administration de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines m'a chargé d'attirer respectueusement votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à attribuer

certains de ces postes d'administrateurs à des Inspecteurs généraux, ou Ingénieurs en Chef, des Ponts et Chaussées et de Mines.

Ces Ingénieurs constituent, en effet, une partie essentielle des Cadres supérieurs de l'Etat, et paraissent, par conséquent, particulièrement désignés pour rentrer aux Conseils d'administration des grandes Compagnies de Chemins de fer où leur place est toute marquée, à côté de celles qui pourront être attribuées à des Membres des autres grands Corps de fonctionnaires (Conseil d'Etat, Cour des Comptes, etc.).

Nombreux sont, d'ailleurs, ceux de nos Camarades qui, en service détaché ou en congé hors cadre, ont déjà rempli brillamment des fonctions analogues, dans les Compagnies dont il s'agit, et dans beaucoup de Sociétés concessionnaires de Services publics.

Je me permets donc d'insister tout particulièrement sur ce point, au moment où vous allez être appelé à prendre une décision en ce qui concerne la nomination de ces nouveaux administrateurs.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon respectueux dévouement.

JOYANT

Transmission des publications périodiques

Un de nos camarades nous écrit :

« J'ai reçu simultanément quatre numéros de la « *Nature*, et les retards de transmission entre les « divers abonnés de ma série se multiplient; je reçois « une autre publication, pour laquelle je suis qua- « trième abonné, avec un retard encore plus considé- « rable. — Je songe à renoncer aux abonnements « collectifs, pour l'année prochaine, malgré les avan- « tages qu'ils présentent ».

Nous renouvelons l'appel « pathétique et ferme » inséré dans notre dernier bulletin, et demandons à nos abonnés de veiller à la régularité et à la rapidité des transmissions, faute de quoi le service des abonnements collectifs deviendra impossible.



COMPTES RENDUS DE GROUPES

GRUPE DU SUD-OUËST

Le groupe du Sud-Ouest a organisé le 6 juillet dernier une tournée à La Rochelle.

La matinée a été employée par la visite des ports de La Rochelle et de La Pallice et notamment par celle des chantiers de travaux du môle d'escale en construction.

L'après-midi avant la dislocation, les Camarades présents ont tenu une réunion corporative dans laquelle ont été examinées les principales questions actuellement à l'ordre du jour.



GRUPE DE PARIS

Pour continuer la tradition reprise l'an dernier, le groupe de Paris organise un dîner le *Mardi 14 Novembre* 1933, à 19 h. 45, à la Maison des Polytechniciens, 12, rue de Poitiers.

Le montant de la coti-ation individuelle est fixé à 40 francs.



La tournée en Pologne (suite)

Le chemin de fer Silésie-Baltique

Parmi les travaux de première urgence qui se sont imposés à la Pologne reconstituée, la réorganisation du réseau ferré occupait l'une des premières places. Ce réseau, très hétérogène, se composait en effet de trois faisceaux divergents : le faisceau allemand très serré en Posnanie, le faisceau russe sommaire et à larges mailles à l'est, et enfin, le faisceau autrichien.

Il a fallu créer des lignes nouvelles pour compléter et relier ces trois faisceaux conformément aux exigences économiques du nouvel État.

Depuis 1919, les lacunes les plus importantes du réseau ont été comblées. Mais il restait notamment à construire une artère essentielle pour l'économie polonaise, reliant le bassin de la Haute-Silésie à la mer Baltique. La construction de cette artère fut entreprise par les Chemins de fer de l'État, mais les crédits mis à leur disposition ne permirent pas d'accélérer les travaux autant qu'il eût été désirable.

Un groupe français intervint alors en 1930 et proposa au Gouvernement polonais son aide technique et financière.

Les négociations engagées aboutirent à la création de la Compagnie Franco-Polonaise de Chemins de Fer qui a son siège social à Paris, et qui reçut en avril 1931 la concession de la construction et de l'exploitation du chemin de fer Silésie-Baltique jusqu'au 31 décembre 1975.

Le Gouvernement polonais, par l'intermédiaire de la Banque de l'Économie Nationale, est l'un des principaux actionnaires de la Société, mais le groupe français y a la majorité.

En avril 1931, un premier emprunt de 400 millions de francs a été émis sur la place de Paris et les travaux de construction ont été activement poussés.

La continuité du rail a été assurée dès le début de 1933 en même temps que les installations essentielles étaient réalisées. Le 1^{er} mars dernier, la ligne a été ouverte à l'exploitation.

La Compagnie Franco-Polonaise de Chemins de Fer a encore un important programme à remplir (doublement de la voie, construction de dépôts de locomotives, achèvement des gares, construction d'un embranchement entre Siemkowice et Czeszochowa, acquisition de locomotives, etc.); elle attend pour y procéder que la situation du marché des capitaux lui permette l'émission d'un nouvel emprunt.

Provisoirement et jusqu'à la fin de la présente

année, l'exploitation est assurée pour le compte de la Compagnie par les Chemins de fer polonais d'État qui ont prêté leurs locomotives. Quant aux wagons, ils doivent, aux termes même de la convention, être loués par l'Administration qui en possède un stock considérable. Mais la Compagnie doit gérer elle-même l'exploitation à partir du 1^{er} janvier 1934.

La nouvelle ligne mesure 500 kilomètres en chiffres ronds et comprend deux parties : de *Herbył-Nové* à *Inowroclaw* et de *Nowawies-Wielka* à *Gdynia*, séparées par le tronçon de ligne à double voie *Inowroclaw-Nowawies-Wielka* qui est exploité par les Chemins de fer polonais d'État et sur lequel la Société concessionnaire fait passer ses trains et applique ses tarifs moyennant péage.

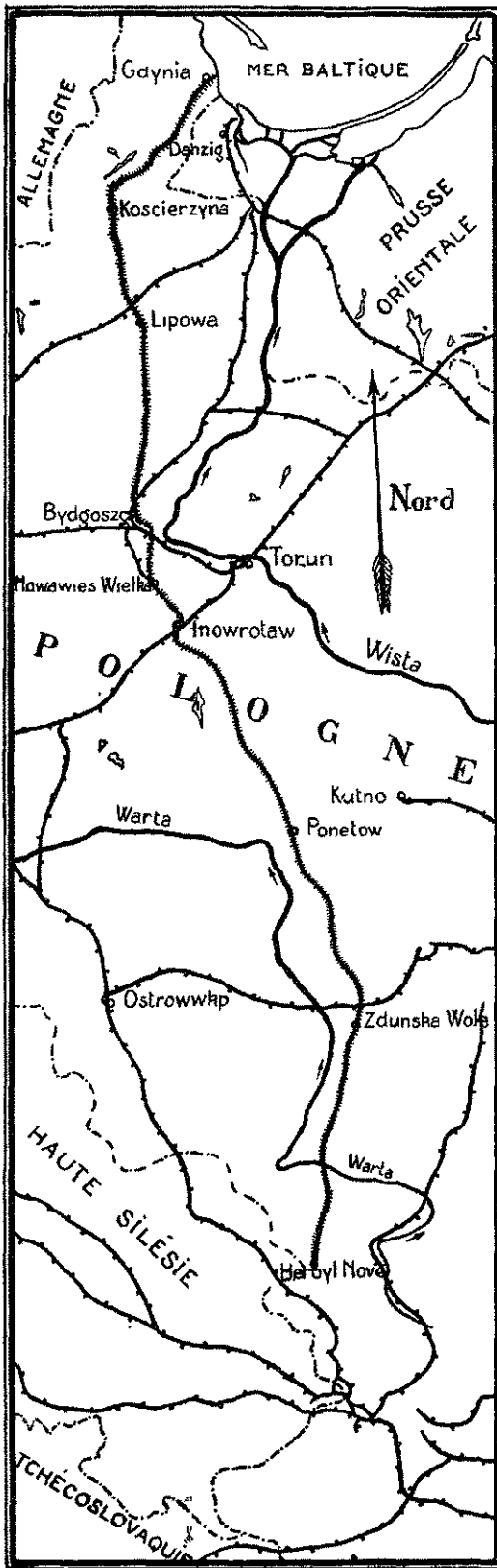
Au point de vue technique, la ligne ne présente pas de difficultés particulières. Elle part de *Herbył-Nové*, à proximité du bassin silésien, dans une région de collines boisées, descend dans la vallée de la *Warta* dont elle suit la rive droite jusqu'au point où ce fleuve s'infléchit vers l'ouest, passe ensuite à l'est d'une série d'étangs, traverse la plaine d'*Inowraclaw*, passe par *Bydgoszcz* et se développe ensuite dans l'axe du « corridor » à travers de nouvelles séries de collines boisées parsemées de lacs qui sont les anciennes moraines des vieux glaciers scandinaves. Elle aboutit au port polonais de *Gdynia*.

Le trafic est conforme aux prévisions. La ligne relie par l'itinéraire le plus direct le bassin de Haute-Silésie et de *Dombrowa* à la mer Baltique. Elle assure notamment l'acheminement des trains de charbon à *Gdynia* et *Dantzig*. Or, le tonnage de houille exporté par ces deux ports et qui y parvenait par des itinéraires détournés a été de :

En 1928.....	7.500.000 tonnes
En 1929.....	8.300.000 —
En 1930.....	10.000.000 —
En 1931.....	11.000.000 —
En 1932.....	7.000.000 —

Les exportations par mer des autres marchandises (céréales, sucre, bois, ciment, fer, etc.) s'élèvent en moyenne à 1.500.000 tonnes par an.

La nouvelle ligne assure en outre des transports importants de charbon en trafic intérieur et en trafic



commun avec les chemins de fer de l'Etat, notamment pour la région industrielle de Lodz qui consomme annuellement 1.800.000 tonnes à elle seule. Ces transports sont de l'ordre de 3.500.000 tonnes. Il existe aussi un trafic local susceptible de se développer, la population de la région traversée étant une des plus denses de la Pologne.

Enfin, la ligne Silésie-Baltique assure les transports de la presque totalité des importations en Pologne par mer (minerais, cotons, produits divers) ainsi qu'un trafic de transit notable, surtout par la Tchécoslovaquie.

La situation de la ligne sur la carte de l'Europe permet d'espérer qu'elle jouera un rôle important dans l'avenir des relations internationales.

LÉGENDE

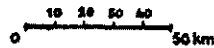
Chemin de fer. Silésie. Baltique



Chemins de fer existants



Echelle



COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Changements d'adresse

Ingénieurs en Chef :

MM. **Baures**, 10, rue Galbois, Philippeville (Algérie).
Bouché-Leclercq, 23, avenue Niel, Paris
(17^e).

Ingénieurs ordinaires :

MM. **Bauzil**, 6, rue Chevert, Paris (7^e).
Couteaud, Chef du Service Hydraulique du
Tonkin, Hanoï.
Cunéo, Direction du Dakar-Niger, Dakar.
Lapébie (André), 30, rue Lacépède, Paris (5^e).
Mougenot, rue du Docteur-Sandras, Oran.
Petel, Koszykowa, 6 M¹², Varsovie.

Décès

MM. :

Vinay (Laurent), Ingénieur en Chef des Ponts et
Chaussées en retraite.

Charron (Albert), Ingénieur des Ponts et Chaussées
en retraite.

Colas (Frédéric), Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Sous-Directeur honoraire des Chemins de fer
de l'État.

Notices nécrologiques

M. Marcel ULRICH, Ingénieur des Mines

Le monde de l'Industrie a appris avec une douloureuse surprise, et la grande famille du P.C.M. avec une véritable consternation, la mort de Marcel Ulrich, Ingénieur des Mines, Président du Conseil d'Administration du Métropolitain, Député du Tarn-et-Garonne, Commandeur de la Légion d'Honneur.

Rien ne pouvait faire prévoir cette fin prématurée : c'est en pleine activité, en pleine vigueur physique et intellectuelle, que notre camarade a été subitement terrassé.

La mort de Marcel Ulrich qui comptait parmi les plus éminentes personnalités de l'industrie électrique française constitue une lourde perte pour l'économie nationale tout entière. Le vide qu'il laisse est immense, non seulement au Métropolitain qu'il dirigeait

avec une si haute maîtrise, mais encore dans tous les Conseils et commissions qu'il présidait, dans toutes les entreprises dont il était l'animateur.

C'est pour nous un douloureux devoir de résumer ici en quelques lignes la carrière trop courte, hélas ! mais si bien remplie, de cet homme d'une rare valeur

Marcel Ulrich est né le 2 juillet 1880.

Après de brillantes études, il est reçu avec le N° 2 à l'École Polytechnique en 1900 et, en 1902, à 22 ans, il entre à l'École des Mines, comme élève-ingénieur. A la sortie, il est nommé à Toulouse, puis à Arras, où il contribue à réorganiser la région minière éprouvée par la catastrophe de Courrières. En 1911, son activité est attirée vers les questions de Chemins de fer, suivant ainsi une tradition de famille et en parti-

culier l'exemple de son beau-père, M Le Gram, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur Honoraire des Chemins de fer de l'État. Il quitte les exploitations minières pour se consacrer aux voies ferrées et devient rapidement sous-directeur de la Société Générale des Chemins de fer Économiques. C'est ce poste qu'il occupe en 1914, lorsque la guerre éclate.

volonté qui écartait tous les obstacles, et enfin ce don personnel qui s'imposait à tous ceux qui l'approchaient, l'autorité.

Il contribue à relever de leurs ruines la Société d'Électricité et du Gaz du Nord, la Société d'Électricité de la Région Valenciennes-Anzin. A mesure que les années s'écoulent, son labeur devient écrasant. Marcel Ulrich est Administrateur-délégué et Vice-



Commandant la dixième Section de Chemins de fer de Campagne, Lieutenant-Colonel à 34 ans, Marcel Ulrich continue, dans ces conditions nouvelles, sa tâche d'organisateur.

Il prend en mains le réseau meusien qu'il réorganise pendant l'offensive de 1915; ses fonctions s'étendent peu à peu à tous les réseaux de chemins de fer secondaires, des Vosges à la frontière belge. Appelé en 1916 au quatrième bureau, promu officier de la Légion d'Honneur, il contribue, jusqu'à la fin de la guerre, par son énergie et son esprit de méthode, à rendre plus souple et plus efficace le fonctionnement de cette gigantesque entreprise que sont les transports des armées modernes.

Revenu à la vie civile, Marcel Ulrich se tourne vers l'industrie électrique. Il prévoit l'essor incomparable que va prendre cette branche encore toute neuve de notre industrie nationale et désormais consacre son activité aux problèmes posés par la production de l'énergie électrique et son application aux transports. Il applique à cette tâche ses facultés de prodigieux animateur, une grande connaissance des affaires, une élocution remarquablement précise et puissante, une

Président de la Compagnie du Chemin de fer Métropolitain, Administrateur des Forges et Ateliers de Constructions Électriques de Jeumont, Président et Administrateur-délégué de nombreuses autres entreprises industrielles, Vice-Président de l'Union des Syndicats de l'Électricité, Président du Syndicat des Producteurs et Distributeurs de l'Énergie Électrique. Il accomplit allégrement une tâche qui aurait suffi à remplir plusieurs existences humaines.

Le Métropolitain restait son œuvre de prédilection. L'organisation rationnelle des transports dans l'agglomération parisienne ne pouvait laisser indifférent un esprit que le problème des transports avait toujours passionné. Il améliore le fonctionnement du Chemin de fer Métropolitain, fort éprouvé par la guerre, fait adopter les conventions qui réalisent sa fusion avec le Nord-Sud et édifient les bases du métro suburbain. Il rêvait de réaliser un Métro Régional pour remédier à la concentration excessive de la population parisienne et de coordonner tous les transports de l'agglomération en un réseau harmonieux.

Marcel Ulrich avait été promu Commandeur de la Légion d'Honneur à 47 ans. La vie publique avait

exercé son attrait sur ce travailleur infatigable, toujours prêt à se dépenser sans compter. Maire d'une commune du Tarn-et-Garonne, Conseiller Général du Département, il avait été élu Député de Montauban en 1932. Une carrière politique brillante l'attendait; un destin stupide ne l'aura pas permis. Cet homme d'action était aussi un homme de grand cœur. Ceux qui l'ont approché savent avec quelle cordialité charmante ils étaient accueillis; il aimait à faire le bien et la délicatesse exquise qu'il y apportait restera gravée dans le souvenir de ses protégés. Chef clairvoyant, il connaissait l'exacte mesure de ses collaborateurs, réglant scrupuleusement la tâche de chacun

d'eux, tandis qu'il se dépensait lui-même sans compter. Secondé par Mme Ulrich, il avait créé au sein des grandes administrations qu'il dirigeait des fondations sociales modèles qui perpétueront le rayonnement de sa bonté.

L'homme a disparu, mais l'œuvre reste; elle gardera la profonde et personnelle empreinte qu'il lui a imprimée.

Puisse ce souvenir être le réconfort de ceux qu'il laisse si douloureusement frappés: sa vaillante épouse, qui partagea ses joies et ses peines, ses quatre enfants devant qui s'inclinent respectueusement les camarades, collaborateurs, et amis.

M. Hippolyte DELMAS, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées

M. Hippolyte Delmas, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Foix, est décédé, le 3 juin 1933, à l'âge de 62 ans, d'une maladie due au surmenage professionnel.

Entré le 1^{er} janvier 1894 au Service Ordinaire de la Haute-Garonne, comme commis de 3^e classe admissible conducteur, il fut chargé, peu après, d'une subdivision de ce Service, puis fut affecté, de 1897 à 1909, dans l'Ariège, à divers services actifs d'études et travaux de chemins de fer et d'hydraulique.

Nommé Ingénieur Ordinaire, après concours, le 1^{er} janvier 1910, M. Delmas fut chargé de l'arrondissement de Prades où il fit achever les travaux, importants et délicats, de la ligne électrifiée de Villefranche à Bourg-Madame. Il en rendit compte dans un très intéressant mémoire, inséré aux Annales des Ponts et Chaussées en 1913, qui lui valut la médaille d'or, décernée à l'auteur ayant obtenu le plus grand nombre de suffrages.

En 1913, M. Delmas fut chargé, à Auch, de l'ar-

rondissement du Service Ordinaire et Vicinal et de la construction du Chemin de fer d'Auch à Lannemazan.

De 1916 à 1918, il dirigea, dans l'Aveyron, les travaux de la ligne difficile d'Albi à Saint-Affrique, et, parallèlement, remplit, à titre bénévole, les fonctions de Directeur du Bureau permanent de l'Office des charbons du département du Tarn; puis il revint à Auch de 1919 à 1922.

Promu ingénieur en chef à Foix, le 1^{er} novembre 1922, M. Delmas eut à diriger, outre un Service Ordinaire et Vicinal important, la construction, par l'Etat, des lignes de Saint-Girons à Oust et de Saint-Paul à Lavelanet et les études de la ligne transpyrénéenne d'Oust à la frontière d'Espagne.

Tous ceux qui ont approché M. Delmas se sont plu à reconnaître l'étendue de ses connaissances techniques et administratives, son jugement très sûr, sa grande expérience des travaux, ainsi que son activité laborieuse et sa parfaite urbanité.



CHRONIQUE DES TRAVAUX

Note sur l'éclairage des routes du littoral des Alpes-Maritimes

RECTIFICATIF

M. Chauve, Ingénieur en Chef des Alpes-Maritimes, nous signale que la notice sur l'éclairage des routes du littoral des Alpes-Maritimes, qui a paru dans le numéro d'octobre du *Bulletin du P.C.M.*, doit être signée, en ce qui concerne l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, par M. Raymond Malet, Ingénieur à Nice, et non par M. Champsaur, comme on l'a indiqué par suite d'une erreur dans l'impression du *Bulletin du P.C.M.*

C'est M. Raymond Malet qui a été chargé d'étudier et de réaliser les installations en question, et qui, d'accord avec l'Ingénieur en Chef des Alpes-Maritimes, a rédigé la notice les décrivant.

M. Chauve nous informe, en outre, que ces installations sont actuellement terminées, et seront mises en service pendant la saison d'hiver, qui va commencer.



Note au sujet du montage du tablier métallique de la Société Anonyme des F.A.C.E.J., à Jeumont

La Société Anonyme des Forges et Ateliers de Constructions électriques de Jeumont (Nord) vient de faire procéder par son usine de Feignies au montage, au moyen de deux derricks installés sur les berges, d'un tablier métallique pour voie ferrée normale réunissant ses installations situées de part et d'autre de la Sambre.

Ce pont est biais à 35°. Il livrera passage à une seule voie normale. Une passerelle pour piétons est prévue le long de la poutre amont. Les poutres principales droites ont une longueur de 65 m. 50 entre axes des appuis. Leur hauteur est de 6 m. 25 entre axes des membrures. La largeur de l'ouvrage est de 6 m. 25 dont 5 mètres pour la voie ferrée et 1 m. 25 pour la passerelle. Les poutres sont formées de 9 panneaux à double triangulation. Leur poids est de 72 tonnes.

Les deux derricks ont été installés ainsi qu'il est indiqué au schéma ci-dessous. La portée minimum de la flèche était de 8 m. 75, sa portée maximum de 17 m. 50.

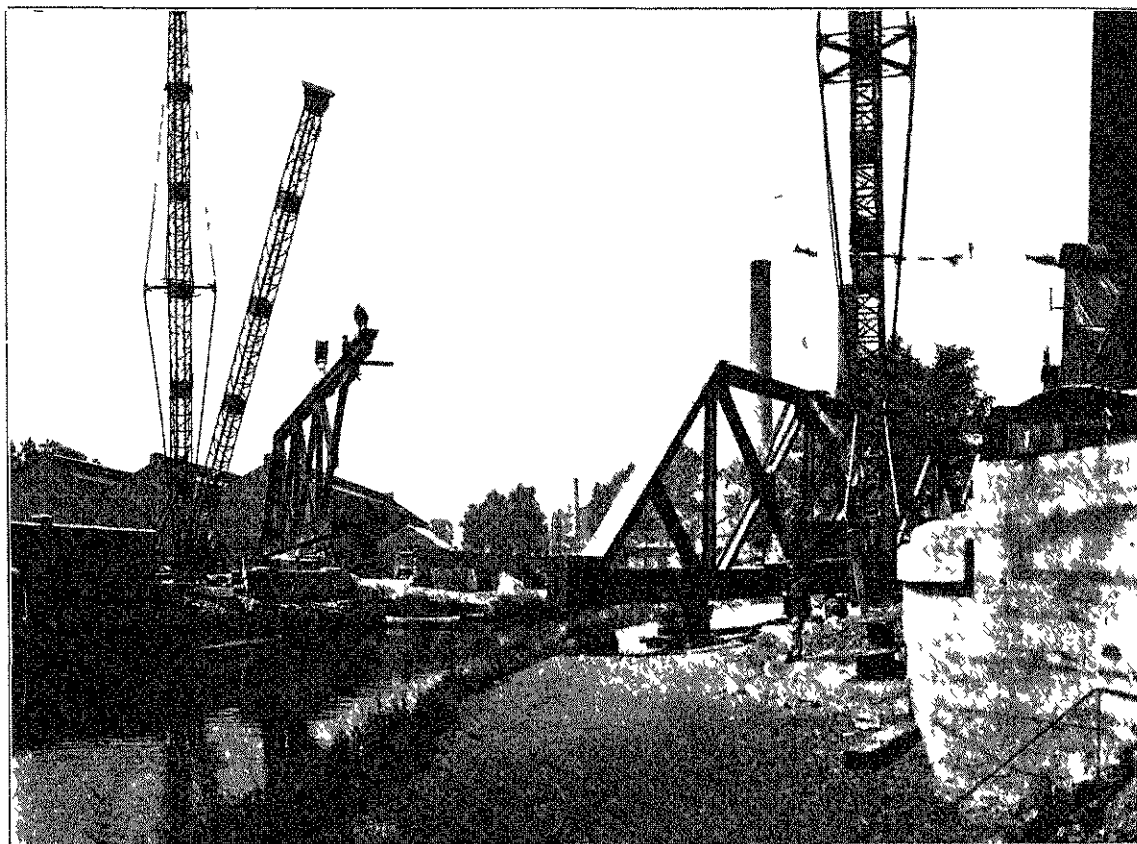
La hauteur des mâts des derricks était de 30 mètres, celle des flèches de 25 mètres. Le levage s'est effectué au moyen d'un mouffle comportant 8 brins (câble 24). Le relevage de flèche s'est effectué par l'intermédiaire d'un mouffle à 6 brins (câble 22). Le derrick n° 1 était équipé avec deux treuils électriques alors que le derrick n° 2 comportait deux treuils à main. Le mât était maintenu à sa partie supérieure par 9 haubans mouflés. Les massifs

d'ancrage de ces haubans étaient constitués par des murs de l'usine, des arbres et du rocher.

Les poutres ont été assemblées en bordure du chemin de halage sur les terrains de la Société, par demi-poutres de 40 t. et de 32 t. Nous avons assisté au montage de la poutre amont qui s'est effectué de la manière suivante : le derrick n° 1 a soulevé le premier tronçon de poutre de 40 t. et l'a conduit à portée de flèche du 2° derrick. Après accrochage à cet engin, la mise en place du premier tronçon sur l'appareil d'appui s'est effectuée par l'action combinée des deux derricks et de treuils agissant sur la poutre dans le sens transversal. Lorsque le tronçon a été posé sur son appui, le derrick n° 2 seul a servi à le maintenir et le derrick n° 1 a été libéré. Ce dernier a soulevé le second tronçon de 32 t. et a amené son extrémité côté culée sur l'appui un peu en arrière de sa position définitive et il a été procédé à l'enfilage des tôles laissées en attente dans ce but et à la réunion provisoire des 2 tronçons au moyen de boulons.

Le montage de la poutre amont a commencé à 7 heures et a été terminé le soir à 19 heures. L'opération elle-même de raccord n'a pas duré plus d'une heure. Il est juste d'ajouter que le personnel avait l'expérience du montage de la poutre aval qui a duré un peu plus de temps, soit environ une journée et demie.

Les opérations ont été faites sans accident et sans apporter la moindre gêne à la navigation qui a continué sans être inquiétée le moins du monde.



*Montage du tablier métallique de la S. A. des F. A. C. E. J., à Teumont
Poutre aval — 3 juillet 1933*

Ce mode de montage s'est traduit par une économie sérieuse pour la Société qui possédait le derrick n° 1. Elle a donc eu seulement à construire l'engin n° 2 dont elle évalue la dépense à 20.000 francs environ. Les propositions dont elle avait été saisie par un entrepreneur pour la construction d'une passerelle

de montage étant de 45.000 francs, l'économie réalisée a été de 25.000 francs, non compris la valeur du deuxième derrick qu'elle aura l'occasion d'utiliser pour des montages de charpentes métalliques

GEOFFROY,
Ingénieur des Ponts et Chaussées

Construction de deux ponts de 83 m. de portée sur la Vesubie

En novembre 1926, un éboulement de montagne considérable détruisait une partie du village de Roquebillière, dans la vallée de la Vésubie (Alpes-Maritimes).

A la suite de cette catastrophe, la municipalité de Roquebillière a envisagé la reconstruction du village sur un plateau situé sur l'autre rive de la Vésubie, la rive droite.

Pour desservir le nouveau village, le Conseil Général des Alpes-Maritimes a décidé la construction d'une route raccordée à la route principale de Nice

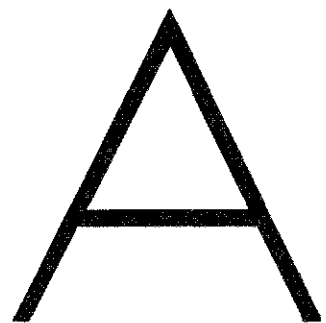
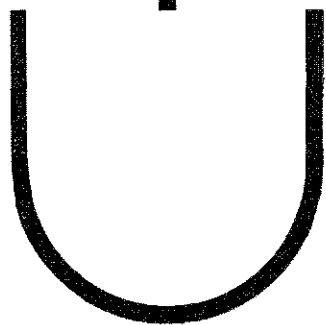
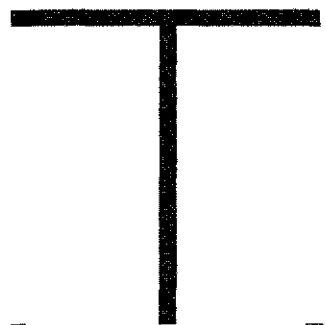
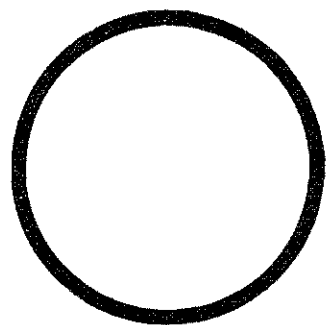
à Saint-Martin-Vésubie par deux ponts qui franchissent la Vésubie l'un en aval, l'autre immédiatement en amont de l'ancien village.

Les deux ouvrages franchissent la rivière par une grande arche de 83 mètres d'ouverture, surbaissée au 1/8^e.

Chacun de ces ponts comprend en outre une petite arche de 30 mètres d'ouverture surbaissée au 1/4.

La longueur totale de chaque ouvrage est de 150 mètres environ.

La largeur entre garde-corps est de 8 mètres, com-



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

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

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

Palplanches,
Appareils de levage,
Ponts,
Aciers spéciaux.

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

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8^e)

Téléphone : LABORDE 72-13

"fabriquer honnêtement... vendre avec probité"

3.000 MÈTRES CARRÉS DE SALLES D'EXPOSITION

REPLIES DE MEUBLES DU MEILLEUR GOÛT, ACCESSIBLES A
TOUTES LES BOURSES, DE TOUS BOIS, DE TOUS STYLES
DEPUIS LES PLUS SIMPLES, JUSQU' AUX PIÈCES DE MUSÉE

tous fabriqués par des ouvriers ébénistes d'élite
DANS LES USINES DE LA

SOCIÉTÉ DU MEUBLE

78 Faubourg Saint-Antoine
SEULE ENTRÉE: AU FOND DE LA COUR

Métro: LEDRU-ROLLIN
(Sortir du côté de la rue de Charonne)

Tél.: Diderot | 39-15
| 35-24

Les Usines et les Salles d'Exposition sont ouvertes tous les jours de 9 à 19 h.
sans aucune interruption, même le Samedi et la veille des jours fériés.

REMISE IMPORTANTE

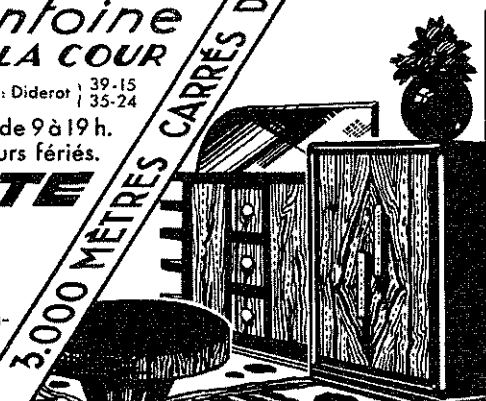
sur les prix marqués en chiffres connus

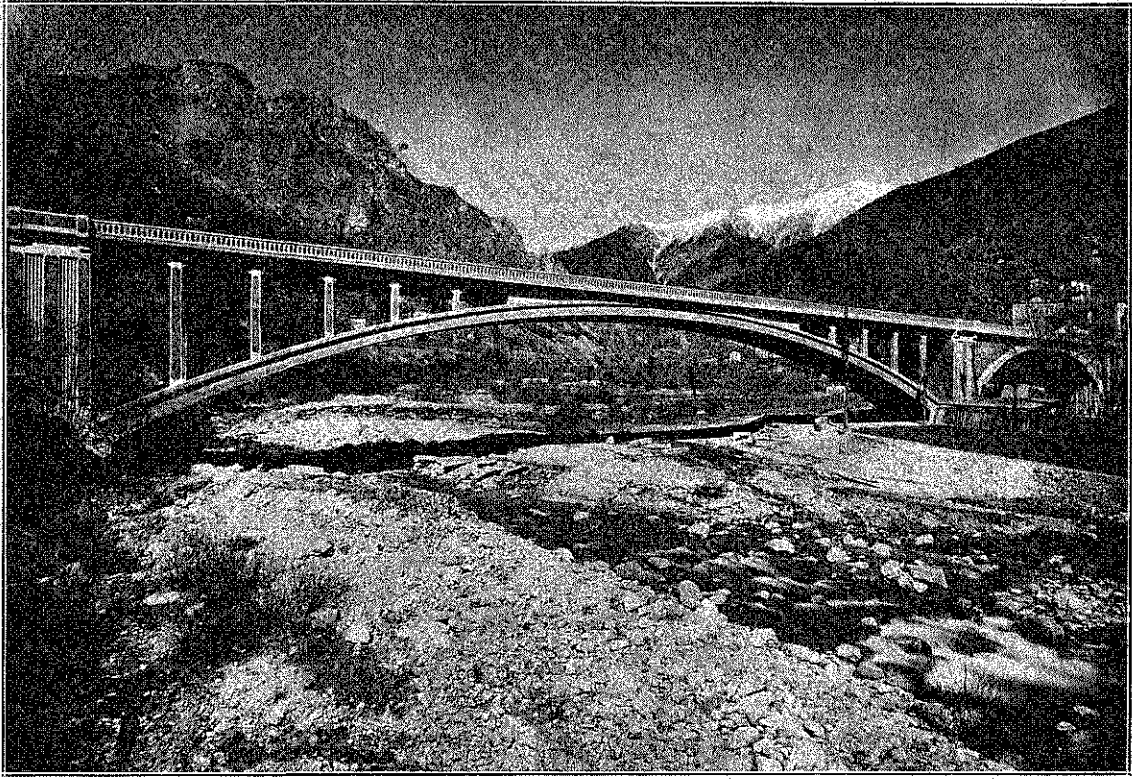
- correspondant aux prix de gros -

réservée aux Membres de l'Association Professionnelle des

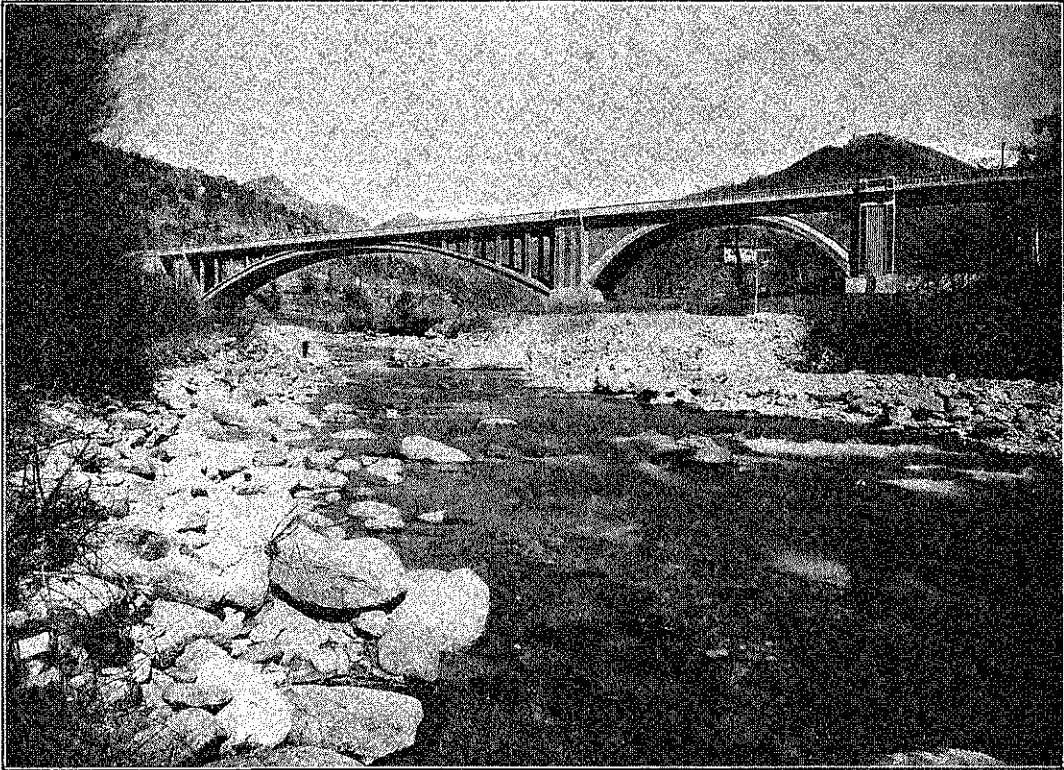
Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et des Mines sur présentation de leur carte et conditions particulières de règlement sur demande.

3.000 MÈTRES CARRÉS DE SALLES D'EXPOSITION





Vue amont



Vue aval

prenant une chaussée de 6 mètres et deux trottoirs de 1 mètre chacun.

La pente de la chaussée est d'environ 0 m. 02 par mètre.

Les deux ouvrages ont fait l'objet d'un concours ouvert par le Service Vicinal des Alpes-Maritimes, à

la suite duquel ils ont été construits, en béton armé, par la Société Thorrand et Cie, de Nice, sur projets Pelnard-Considère et Caquot.

La dépense s'est élevée à 2.462.000 francs.

Les travaux, commencés en juillet 1931, ont été complètement terminés en octobre 1932.

Nominations - Mutations

I. — Nominations

Par décret du 15 août 1933, **M. Caquot**, ancien ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur des services techniques et industriels au ministère de l'Air, a été nommé, à dater du 1^{er} octobre 1933, professeur titulaire du cours de matériaux de constructions et constructions en béton armé à l'école nationale des ponts et chaussées, en remplacement de **M. Mesnager**, décédé.

Par décret du 24 août 1933, **M. Raguin**, ingénieur au corps des mines, a été nommé, à dater du 1^{er} octobre 1933, professeur titulaire du cours de minéralogie et géologie à l'école nationale des ponts et chaussées, en remplacement de **M. de Launay**, dont la démission a été acceptée.

Par décret du 24 août 1933, le titre de professeur honoraire à l'école nationale des ponts et chaussées a été conféré à **M. de Launay**, inspecteur général de 1^{re} classe des mines, membre de l'Institut, ancien professeur titulaire de la chaire de minéralogie et géologie à ladite école.

Par décret du 26 juillet 1933, **M. Willemin** (Théodule-Paul-Henry), inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe pour prendre rang du 1^{er} juillet 1933.

Par décret du 20 septembre 1933, les élèves ingénieurs dont les noms suivent, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'école nationale des ponts et chaussées, ont été nommés ingénieurs ordinaires de 3^e classe des ponts et chaussées, pour prendre rang à dater du 1^{er} octobre 1933, savoir :

MM. **Lehuérou-Kérisel** (Jean).
Mialet (François-Ludovic-Lucien).
Soubeyrand (Rémi-Léopold-Roland).
Foin (Camille-Henri).
Jeandet (Henri).
Mathis (Antoine-Pierre-Marie).
Franc (Pierre-Camille-Eugène-Maurice).
Le Bel (Gérard-Marie).
Bernheim (Jean-Robert).
Rideau (Emile).
Longeaux (Arthur-Louis-René-Paul).
Gruber (Marcel-Raymond).
Mériaux (André).
Agard (Jean-André).
Martin (Antoine-Hervé).
Féron (Louis-Joseph-Constant-Valentin).
Fournet (Roger-Léon).
Bufnoir (Marcel-Charles).
Lazard (Achille-Mathias).
Bringer (Raymond-Pierre-Henri).
Lambert de Frondeville (René-Henri-Frédéric).
Lépousé (Georges-Narcisse-Louis).
Pillot (Maurice-Sébastien-Marie-Louis).
Oliver (Urbain-Laurent-Philippe).
de Lisle (Melchior-Olivier).
Blondeau (François-Jacques).

MM. **Soubeyrand, Franc, Longeaux, Gruber, Mériaux, Martin, Féron, Fournet, Pillot, de Lisle et Blondeau**, ingénieurs destinés au service colonial, ne pourront être admis définitivement dans les cadres prévus pour les ingénieurs des ponts et chaussées au budget ordinaire du ministère des Travaux publics, qu'à la condition d'avoir satisfait aux obligations fixées par décret du 9 mai 1920, relatif au service colonial des ingénieurs des ponts et chaussées.

Par décret du 22 septembre 1933, ont été nommés élèves ingénieurs des mines les anciens élèves de l'école polytechnique dans les noms suivent :

MM. **Allais** (Maurice-Félix-Charles).

Fischesser (Raymond-Pierre-Jean).

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



Par décret du 22 septembre 1933, **M. Turquet de Beauregard** (Gabriel-Jules-Marie), ancien élève de l'école polytechnique, qui a souscrit, conformément aux dispositions de l'article 2 du décret du 29 décembre 1920, l'engagement de servir pendant six années effectives dans les colonies, a été nommé élève ingénieur des mines.

Il prendra rang, en cette qualité, à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée.



Par décret du 22 septembre 1933, ont été nommés élèves ingénieurs des ponts et chaussées, les anciens élèves de l'école polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Paoli** (Robert-Philippe-Jean).

Dumas (Max-Henri).

Desbazeille (Pierre).

Boilot (Jacques-Edouard-Alfred-Constant).

Cot (Pierre-Donatien-Alphonse).

Chaste (Roger-Jean-Joseph).

Aigrot (Pierre-Adolphe-Augustin).

Stein (Marc-Paul-Adolphe).

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



Par décret du 22 septembre 1933, ont été nommés élèves ingénieurs des ponts et chaussées, les anciens

élèves de l'école polytechnique dont les noms suivent, qui ont souscrit, conformément aux dispositions de l'article 2 du décret du 9 mai 1920, l'engagement de servir pendant six années effectives dans les colonies, savoir :

MM. **Martin** (Jean-François-Alphonse).

Mazen (Henri-Pierre).

Régnier (Jean-Baptiste).

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



Par décret en date du 28 septembre 1933, les élèves ingénieurs dont les noms suivent, qui ont satisfait aux examens de sortie de l'école nationale supérieure des mines, sont nommés ingénieurs ordinaires de 3^e classe des mines, pour prendre rang du 1^{er} octobre 1933, savoir :

MM. **Bursaux** (Jacques-Joseph).

Loisy (Théodore-François).

Baseilhac (Emile-Paul).

Couture (Pierre-Julien).

Guillaumat (Pierre-Lucien-Jean).

Vinçotte (Jean-Henri-Christian).

Arnaud (Gilbert-Victor-Joseph).



Par décret du 28 septembre 1933, ont été nommés élèves ingénieurs des ponts et chaussées, pour prendre rang à dater du 16 octobre 1933, les ingénieurs adjoints des travaux publics de l'État, dont les noms suivent, savoir :

MM. **Bailly** (Pierre-Louis).

Pezet (Gabriel).

Amelin (Georges).

Pfah̄l (Henri-Eugène-Michel).

II. — Mutations

Aux termes d'un arrêté en date du 7 septembre 1933, **M. Curet**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, remis à la disposition de l'administration des travaux publics, sera chargé, sur sa demande, à la résidence de **Melun**, de l'arrondissement du centre du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Seine-et-Marne, en remplacement de **M. Issarte**, appelé à d'autres fonctions.

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

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} octobre 1933.



Par arrêté du 18 septembre 1933, **M. Salgues**, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées, à Auch, a été chargé, sur sa demande, à la rési-

dence de **Toulouse**, à dater du 1^{er} octobre 1933, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Haute-Garonne, en remplacement de **M. Larroque**, appelé à d'autres fonctions.

Il sera attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le même département et au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de la Garonne (1^{re} section) et des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat (2^e section).



Aux termes d'un arrêté du 29 septembre 1933, **M. Joyant**, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, chargé de la 4^e inspection générale des services des ponts et chaussées, sera chargé, à dater du 1^{er} octobre 1933, de la 2^e inspection, en remplace-

ment de **M. Delemer**, qui sera chargé de la 4^e inspection.



Aux termes d'un arrêté du 3 octobre 1933, **M. Aubert**, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées à **Paris**, est mis à la disposition de la compagnie nationale du Rhône en qualité de directeur général.

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.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} août 1933.



Par arrêté du 7 octobre 1933, **M. Bichelonne**, ingénieur ordinaire de 2^e classe des mines, à **Nancy**, a été affecté, sur sa demande, à la résidence à **Paris**, à dater du 1^{er} octobre 1933, au service de la direction du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer.



Par arrêté du 7 octobre 1933, **M. Adam**, ingénieur ordinaire de 2^e classe des mines à **Constan-**

tine, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de **Strasbourg**, à dater du 1^{er} octobre 1933, du sous-arrondissement minéralogique de Strasbourg, en remplacement de **M. Friedel**, appelé à d'autres fonctions



Par arrêté du 7 octobre 1933, **M. Delacôte**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des mines à **Clermont-Ferrand**, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de **Metz**, à dater du 1^{er} octobre 1933, du sous-arrondissement minéralogique de Metz-Nord, en remplacement de **M. Cheradame**, appelé à une autre destination.



Par arrêté du 7 octobre 1933, **M. Degot**, ingénieur ordinaire de 3^e classe des mines à **Alger**, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de **Clermont-Ferrand**, à dater du 1^{er} octobre 1933, du sous-arrondissement minéralogique de Clermont-Ferrand-Sud, en remplacement de **M. Delacôte**, appelé à une autre destination.



Modifications dans la composition des Comités, Conseils, Commissions, etc.

Comité supérieur d'économies

Le Président de la République française,

Vu le décret du 23 octobre 1932 modifié par les décrets des 14 novembre 1932 et 20 mars 1933 portant création d'un comité supérieur d'économies et de commissions tripartites d'économies ;

Vu les décrets des 14 novembre 1932, 9 février et 20 mars 1933, portant nomination des membres du comité supérieur d'économies ;

Sur la proposition du ministre du Budget,

Décète :

Art. 1^{er}. — Est nommé membre du comité supérieur d'économies, dont la composition est fixée par

l'article 4 du décret du 22 octobre 1932, modifié par le décret du 14 novembre 1932, en remplacement de **M. Imbert**, inspecteur général des services administratifs, démissionnaire : **M. Plytas**, inspecteur général des services administratifs.

Art. 2. — Le ministre du Budget est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* de la République française.

Fait à Rambouillet, le 13 septembre 1933.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre du Budget,
Lucien LAMOUREUX.

Administrateur représentant l'Etat au Conseil d'une Compagnie aérienne subventionnée

Par arrêté des ministres de l'Air et du Budget, pris le 10 septembre 1933 en application de l'article 9 de la loi du 11 décembre 1932, fixant le statut de l'aviation marchande et du décret du 13 juin 1933 fixant les conditions de désignation des administra-

teurs représentant l'Etat au conseil des sociétés de navigation aérienne, a été désigné comme administrateur représentant l'Etat au conseil de la société Air-France, au titre de la catégorie A : **M. D. Haugenau**, ingénieur des ponts et chaussées.



Modifications dans la répartition des Services

Par arrêté du 3 octobre 1933, le service du contrôle de l'exploitation technique du dépôt de locomotives construit à Frescaty (Moselle), par la compagnie des chemins de fer de l'État, a été organisé de la manière suivante, à dater du 1^{er} avril 1933, savoir :

Arrondissement du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, à Strasbourg.



Par arrêté du 3 octobre 1933, la ligne de chemin de fer de Lillebonne à Port-Jérôme (réseau de l'État) a été rattachée, à dater du 1^{er} août 1933, au 1^{er} arrondissement du contrôle de l'exploitation technique dudit réseau (3^e subdivision) et à l'inspection de contrôle du Havre.



Expertises, Achats amiables et Expropriations pour les Services publics
 Toutes formalités et procédures jusqu'à décision du Jury

Ancien cabinet MAUGÉ & GAY

PAUL GAY* et **RAYMOND CHABROL ***
Expert Immobilier Ingénieur, Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique

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

TÉLÉPHONES : **7, Boulevard de la Madeleine, 7**
 Caumartin 27-94 **PARIS**
 Maillot 28-06

AFFAIRES TRAITÉES
 de 1927 à 1933
 56.000.000 de francs



COKE MÉTALLURGIQUE
 COKE DE FONDERIE
 ANTHRACOKÉ
 SPÉCIAL POUR CHAUFFAGE CENTRAL

GOUDRONS POUR **ROUTES**

BENZOLS - TOLUOL - SOLVENT

COKERIES DE LA SEINE

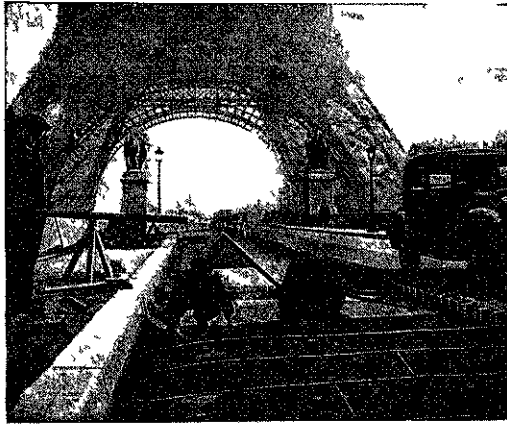
CAPITAL: 50.000.000 Frs

23^{bis} Rue de BALZAC, PARIS. 8^e. CARNOT 34.15 (3lg)

USINE A GENNEVILLIERS (SEINE)

USINES ALSACIENNES D'ÉMULSIONS

STRASBOURG



Chape Mammouth — Pont d'Iéna — Paris.

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

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

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

DEMANDEZ NOS RÉFÉRENCES

Bureaux : PARIS, 25, rue Tronchet. — TOULOUSE, 19, rue de Metz.
AVIGNON, 20 ter, rue Guillaume-Puy — LILLE, 60, rue de Paris.
RENNES, 6, rue de l'Hermine



SOCIÉTÉ ANONYME
DES

CIMENTS PORTLANDS ARTIFICIELS

d'Origny-Sainte-Benoite (Aisne)

au Capital de 10.000.000 de francs

MARQUE L'UNIVERS CIMENT PORTLAND ARTIFICIEL

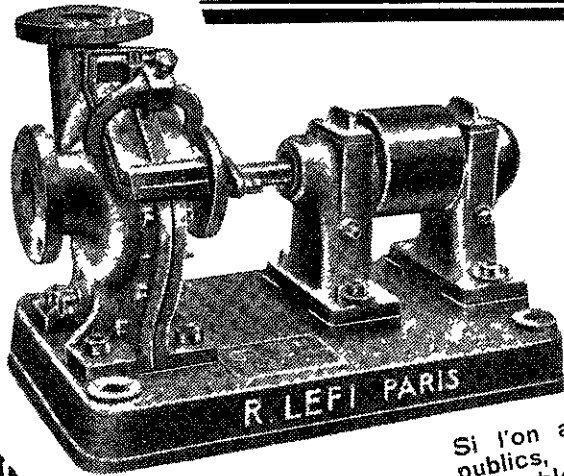
Qualité Supérieure spéciale pour Béton Armé, Enduits, Dallages
Admis aux Ponts et Chaussées, Travaux de la Ville de Paris, Génie Militaire,
Compagnies de Chemins de Fer

Son Superciment à Hautes Résistances MARQUE LE CHAMPION
PRODUCTION ANNUELLE 300.000 TONNES

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

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

SERVICE ADMINISTRATIF ET COMMERCIAL 4, RUE DU GÉNÉRAL-FOY -- PARIS
Téléphone Laborde 66-94



DES POMPES QUI ONT BON "ESTOMAC"!

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

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

Demandez renseignements et devis.

POMPES R. LEFI

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



La
stabilité
parfaite
de vos
fondations

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

Réclamez la brochure documentaire n° 53

PIEUX EXPLOSÉS ET PIEUX REFOULÉS en béton armé, à base élargie

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE FONDATIONS
"LES PIEUX EXPLOSÉS"
5, Rue de Maubeuge, Paris (9^e)
Telephone Trudaine 86 62.

DUCO TRAFIC

La plus résistante des
pour **REVÊTEMENTS** ROUTIERS
la plus maîtrable
la plus visible

Un seul déplacement
pour les trois teintes
Séchage ultra rapide

avec les **PEINTURES SPÉCIALES** pour **BORNES**

DUCO BORNE

Produits de la Société Française DUCO

A. JACQMIN

Agent general pour les peintures

DUCO TRAFIC et DUCO BORNE

14, rue Lincoln, Paris - VIII^e

Teleph Elysees 36-26

Telegr Metaven - Paris

LES ROUTES MODERNES

Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de francs

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

Téléphone : Elysées 49-25

Télégrammes : ROUTMODERN-PARIS

R. C. Seine n° 208.014

TOUS REVÊTEMENTS MODERNES A LIANTS hydrauliques ou hydrocarbonés

I. — CHAUSSÉES

1° PAVAGES.

Pavages MONOLITHES

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

2° REVÊTEMENTS A LIANT DE CIMENT.

Béton VELODAMÉ "TRIPLEX".

3° REVÊTEMENTS HYDROCARBONATÉS.

A. — REVÊTEMENTS ÉPAIS :

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

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

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

B. — REVÊTEMENTS SUPERFICIELS :

Goudronnages Bitumages	{	à chaud ou par émulsion.
---------------------------	---	--------------------------

II. — TRAVAUX DIVERS

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

DALLAGES de halls, magasins, etc.

TERRASSES -:- VOIRIE DE LOTISSEMENTS

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

POUR TOUS VOS TRAVAUX

et spécialement

POUR CEUX EXIGEANT DES **GARANTIES,**

employez :

LES CEMENTS	}	d'HAGONDANGE
ET		
LES ACIERS		

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

UNION DE CONSOMMATEURS DE PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET INDUSTRIELS

Société Anonyme au capital de 105 millions de francs

R C Seine 75 184

Siège Social
et Service Commercial des Aciers
à PARIS,

31, Avenue Montaigne, VIII^e
Téléph : Elysées 59-59 et la suite
Télégraphe : Consoméfaloc - Paris

Usines
et Service Commercial des Ciments
à HAGONDANGE (Moselle)

Téléph : Metz N° 225
Hagondange N° 1, 15, 20
Télégraphe : Forghag-Hagondange

DEPOTS A PARIS

DEMANDEZ NOS NOTICES



BITUMES
"STANDARD"

**TOUS TYPES DE BITUMES DE PÉTROLE
 POUR TRAVAUX DE VOIRIE**

Traitement de surface - Bétons bitumineux
Sheet Asphalt
Macadam par pénétration

**LIANTS POUR PAVAGES EN BOIS
 EN BRIQUE ET EN PIERRE**

PRODUITS POUR FLUXAGE

BITUMES POUR ÉMULSIONS

BEDFORD PETROLEUM Co

82, Avenue des Champs-Élysées - Paris-8^e

Ad. tél. :
 Pétrophalt-45. Paris Téléph. :
 Rég. Com. Seine N° 83.833

{ Elysées 31.89-61.85
 31.89-69.10
 83.03
 Inter : Elysées 75

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS

LASSAILLY
 ET
BICHEBOIS

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

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

GOUDRONNAGE

BITUMAGE A CHAUD

EMULSION L. B.

GOUDRON PRÉPARÉ
GOUDRON BITUME

LE PIXROAD

GOUDRON SICCATIF L.B.

SPRAMEX MEXPHALTE



LES DEUX MEILLEURS
BITUMES
POUR LA CONSTRUCTION
DES ROUTES MODERNES



PRODUITS EN FRANCE



SOCIÉTÉ ANONYME DES
PÉTROLES JUPITER
42 RUE WASHINGTON. PARIS

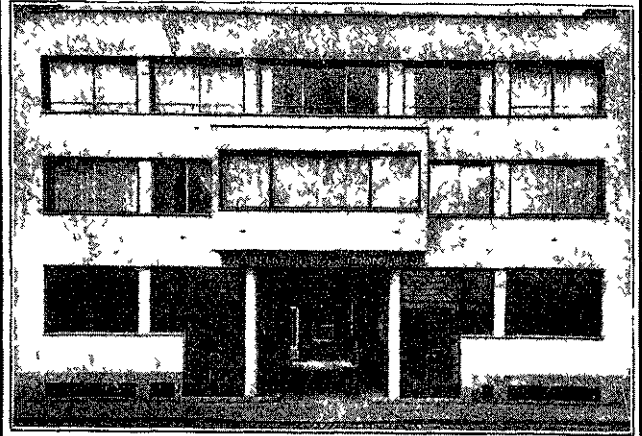
TEL : ELYSEES 90-10 & 90-19
& ELYSEES 99-10 & 99-19.

INTER-ELYSEES
170 A 177.

SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPRISES

C. MONTCOCOL

Capital de 6.000.000 de francs



Siège social : 82, quai de la Rapée, Paris-XII^e

Téléphone : DIDEROT 57-54 (3 lignes)

**TRAVAUX
PUBLICS
ET PRIVÉS**



Ville de Paris. — Services Techniques du Chemin de Fer Métropolitain. — Service des Eaux. — Service des Egouts. — Service du Nettoyement. — Ville de Marseille. — Ville de Saint-Germain-en-Laye. — Faculté de Médecine de Paris. — Ministère de la Guerre. — Ministère des Travaux Publics. — Service des Ports Maritimes. — Service de la Navigation intérieure. — Service de la Marine Marchande. — C¹^o du Chemin de Fer Métropolitain de Paris. — C¹^o du Chemin de Fer Nord-Sud de Paris. — C¹^o du Chemin de Fer de Ceinture. — Chemins de Fer de l'Etat. — Société des Transports en commun de la Région Parisienne. — Secteur du Sud-Lumière. — Régions libérées.

LE SOLIDITIT FRANÇAIS

Société Anonyme au Capital de 4 000 000 de Francs

55, rue de Lyon, 55 — PARIS (12^e)

R. C. Seine 209.667 B

Téléphone
DIDEROT 87-77 et 87-78

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

EXÉCUTION par MACHINES SPÉCIALES à DAMER et à SURFACER

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

REFERENCES :

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

Les Ponts et Chaussées - Les Services Vicinaux

La Ville de Paris - Les Villes de Province

Le Génie Militaire - Les Bases Aériennes

Les Compagnies de Chemins de Fer - Les Industriels

SINOLACK
Ultra fixe pour bandes
Ultra fixe pour bandes
ROUGE - VERT
BLEU - NOIR

DUROFER
Protection maximale

SINOLACK
POUR SIGNALISATION

Etablissements
KIFFER & HAMAIDE
à AUBERVILLIERS (Seine)

Fournisseurs des Ponts et Chaussées



FORCLUM

Fabrique les traverses PROT
 Les traverses de chemin
 de fer FORCLUM en bé-
 ton armé, ont prouvé leur
 indiscutable supériorité
 sur les traverses en bois:
 durée indéfinie, entretien
 nul, meilleure tenue de
 la voie.

Th. Mann
 Publicité

SOCIETE FRANCAISE DES POTEAUX ELECTRIQUES

67, RUE DE DUNKERQUE - TRUDAINE 74-03 (4 lignes) Inter 6 et 248

GOUDRON PRÉPARÉ pour ROUTES

HUILE LOURDE pour IMPRÉGNATION
 pour CHAUFFAGE, pour MOTEURS, etc...

ET TOUS AUTRES PRODUITS DE LA DISTILLATION DE LA HOUILLE

SOCIÉTÉ D'ÉCLAIRAGE

CHAUFFAGE ET FORCE MOTRICE

Société Anonyme au Capital de 125 millions de francs

USINES A GENNEVILLIERS (Seine)

SIÈGE SOCIAL & SERVICE COMMERCIAL : 22, rue de Calais, PARIS IX^e

SOCIÉTÉ PARISIENNE

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

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 100 000 000

SIÈGE SOCIAL ET BUREAUX : 75-77, Boulevard Haussmann — PARIS (8^e)

TÉLÉPHONE : Anjou 49-51

ADR TÉLÉGRAPHIQUE : Parelecop-123-Paris

ENTREPRISES GÉNÉRALES INDUSTRIELLES

RÉSEAUX DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

LIGNES DE TRANSPORT A TRÈS HAUTE TENSION -- CANALISATIONS SOUTERRAINES

RÉSEAUX BASSE TENSION (ALIMENTATION ET DISTRIBUTION)

LIGNES TÉLÉPHONIQUES ET SIGNALISATIONS

STATIONS CENTRALES -- POSTES DE TRANSFORMATION

ÉLECTRIFICATION DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS

LIGNES D'ALIMENTATION ET LIGNES CATENAIRES

SOUS-STATIONS DE TRACTION

FOURNITURES ET POSE DE VOIES FERRÉES

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

FOURNITURE ET POSE DE CANALISATIONS MÉTALLIQUES

DESTINÉES AU TRANSPORT DE TOUS FLUIDES

SONDAGES

R. C. Seine n° 106.274



de Hulster Faibie & Cie

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3 650 000 FRANCS

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

TÉL. : Elysées 19-75 et 19-76

TÉLÉGRAMMES : Sondulster-Paris

R. C. SEINE N° 172.699

Entreprise de travaux miniers

Tunnels — Puits — Galeries.

Sondages de toutes natures

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

Assèchement des terrains aquifères

par procédés spéciaux brevetés et par injections de ciment.

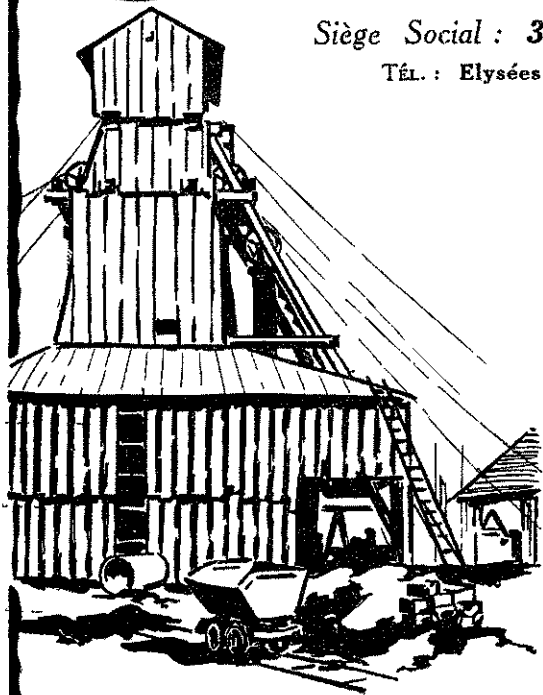
ATELIERS A : Crespin (Nord), Varangeville (M.-&-M.)

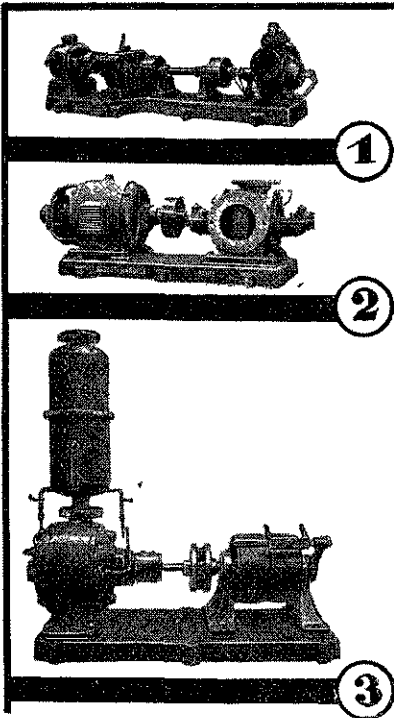
AGENCES A : Douai (Nord), S^t-Nicolas-du-Port (M.-&-M.)

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

PLUS DE 20 CHANTIERS EN ACTIVITÉ

TANT EN FRANCE QU'A L'ÉTRANGER





Pompes rotatives
"Intégrale".

Mazout
Huiles
Bitumes
Goudrons
Savons
Mélasse

Pompes centrifuges à
axe horizontal ou à
axe vertical.

Alimentation de villes
Châteaux d'Eau d'Usines
Epuisements
Travaux Publics
Irrigations
Suppression d'Eau de ville
Circulation d'Eau chaude pour chauffage central

Pompes à vide
"Intégrale"

Concentration et distillation
sous vide
Evaporation sous vide

POMPES ET COMPRESSEURS

BAUDOT-HARDOLL

95, 97, Bd de Port Royal, Paris XIV
Téléphone: Gobelins 88-31 à 88-35



LA SOUDURE AUTOGÈNE FRANÇAISE

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

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

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

Téléph. - Botzaris 44-44 et 44-45

TOUT ce qui concerne

LA SOUDURE AUTOGÈNE ET L'OXYDÉCOUPAGE

Chalumeaux-soudeurs PICARD; découpeurs PYROCOPT;
Générateurs d'acétylène; Manodétendeurs

MACHINES AUTOMATIQUES D'OXYCOUPAGE

MÉTAUX D'APPORT CONTRÔLÉS

pour soudo-brasure: METAL-BROX

pour rechargements durs: SAF-LABOUR

LA SOUDURE ÉLECTRIQUE A L'ARC

Postes statiques — Générateurs

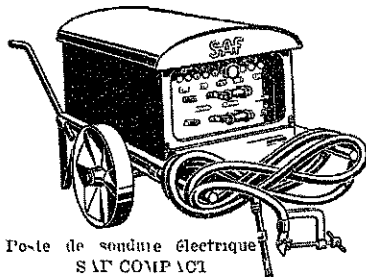
Groupes transformateurs portatifs

MATERIEL ALSTHOM-SAF

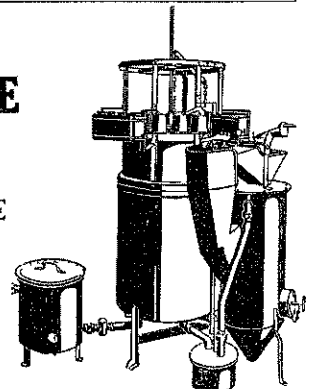
Machines automatiques pour travaux de grande série

ELECTRODES ENROBÉES POUR TOUS TRAVAUX, TOUS MÉTAUX

LA SOUDURE A L'HYDROGÈNE ATOMIQUE



Poste de soudure électrique
SAF COMPACT



Générateur d'acétylène SAF

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

30 sonnettes en activité

Grâce au matériel
de battage très important qu'elle possède,
la Société des Pieux Franki est en mesure
de donner satisfaction immédiate dans
les cas les plus urgents et quel que soit
le nombre de pieux à exécuter.

Demandez la Brochure illustrée No 1

PIEUX FRANKI
Un spécialiste pour vos fondations

54, rue de Clichy — PARIS

Téléphone : TRINITÉ 01-21 (4 lignes)

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

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

MATÉRIEL ROULANT
DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS



MATÉRIEL DE VOIRIE
ROUTIÈRE ET URBAINE

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

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

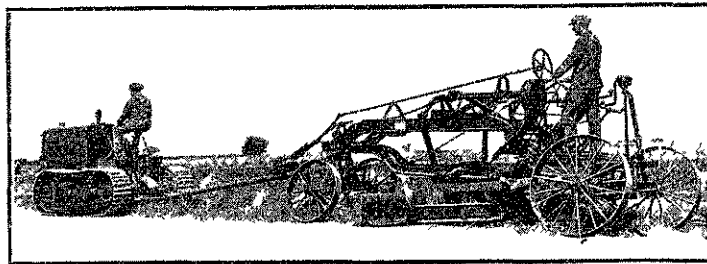
ATELIERS DE LA RHONELLE

MACHINES POUR CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ROUTES

Tombereaux à déchargement automatique monté sur chenilles rigides.

NIVELEUSES

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



DÉCAPEUSES ou Pelles à Roues

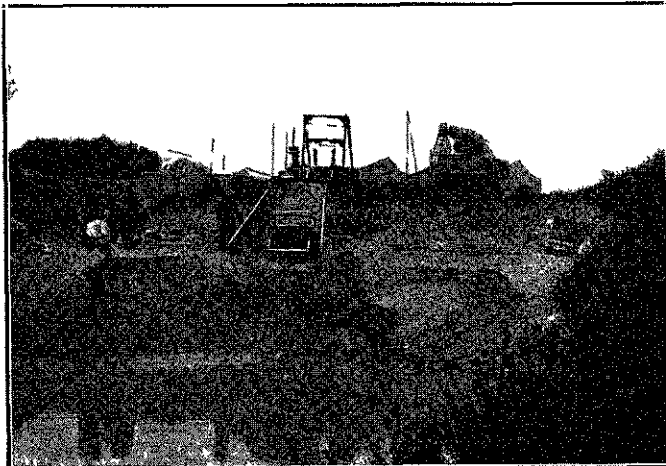
Marly-les-Valenciennes
(Nord)

Téléphone
1417-1418 Valenciennes
Télégrammes
Rhonelle-Valenciennes

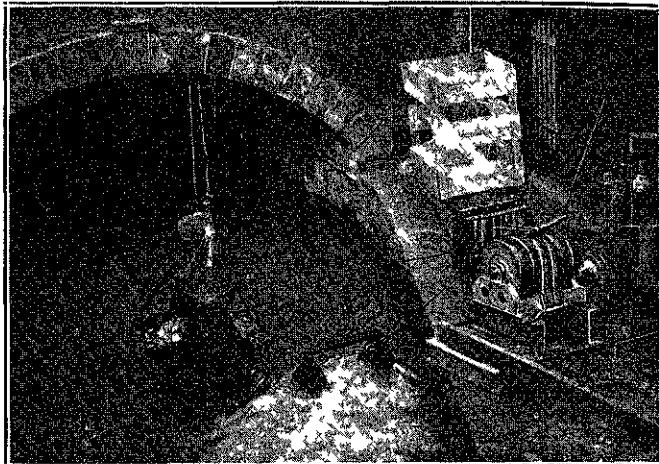
LE SCRAPER PIC

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

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



Exploitation d'une sablière par treuil PIC AB1 moteur à essence de 22 chevaux



Curage d'un canal en tunnel par SCRAPER PIC ABO alimentant une benne

des cours d'eau, canaux, étangs, bassins à boues, albraques, le ramassage des produits abattus dans les mines et carrières.

PIC (S. A.)

Boulevard de Strasbourg, Nogent-sur-Marne (Seine)
Tel. : Tremblay 04-43 (Réseau de Paris).

Manutention et traitement mécanique de tous produits.



ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
PLACHACIM-PARIS
Registre du Com Seine 46319

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

==== Établissements ====

Poliet & Chausson

Capital 100 millions

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

Ciments

Chaux

Plâtres

Production Annuelle : 2.000.000 de TONNES

39 USINES -- 35 DÉPÔTS



Ciment portland artificiel

Demarle Lonquety

le meilleur et le plus régulier

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

MATERIEL ET INSTALLATION POUR

RELEVEMENT ET POMPAGE

d'eaux vannes, usées et de tous liquides

APPAREILS

"HETA"

AÉRO-EJECTEURS

ÉTUDES ET RÉALISATION D'INSTALLATIONS COMPLÈTES POUR ASSAINISSEMENT
ETABLISSEMENTS

S. A. au CAPITAL DE 5000 000 DE FRs

LUCHAIRE

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

SOCIÉTÉ DE PAVAGE ET DES ASPHALTES DE PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME FONDÉE EN 1886

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

AGENCES

BORDEAUX, 8, rue Sarrette — Tél. 824-17

ROUEN, 14, rue Henri-Rivière — Tél. 31-46

ADJUDICATAIRE DES TRAVAUX
DE LA VILLE DE PARIS
DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER
DU GÉNIE MILITAIRE
DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET DES SERVICES VICINAUX
**CONSTRUCTION DE ROUTES
PAR TOUS PROCÉDÉS MODERNES**

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

ÉTANCHÉITÉ SOUS TOUTES SES FORMES

BITUME NATUREL DE TRINIDAD

Assure

les meilleurs revêtements

ROUTES NON GLISSANTES

pour tous pays

**PRODUIT UNIQUE
POUR
AMÉLIORATION des GOUDRONS**

Société "LA TRINIDAD"

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

Téléphone : Trinité 01-17

MATÉRIEL PNEUMATIQUE



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

MEUDON

LES PLUS SIMPLES
LES PLUS MANIABLES
LES PLUS DURABLES

**FORGES ET ATELIERS
DE MEUDON**

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 10.000.000 FRANCS
175 à 189, Av. de Verdun,
à MEUDON (S.-et-O.)

Adr. Télégr. : FORGEADON-MEUDON. Tél. : VAUGIRARD 00-40 (2 lignes)

Registre du Commerce Seine 79.114

CHAUSSÉES MODERNES

Pavages **LA ROUTE** Emulsions
Cylindrages Goudronnages

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de frs

Siège social :

96, rue de Maubeuge — PARIS (X^e)

Téléph. : TRUDAINE 44-70 — R. C. SEINE 207779

Même Maison à

MARSEILLE - VALENCE - CAEN - THIONVILLE

Spécialité de ROUTES en BÉTON

BÉTON VIBRÉ —

VIBROMAC

à haute résistance

Béton vibré "MOSALITE"

Antidérapant et rugueux

TARMACADAM

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

Emulsion "VIASTIC"

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

VENOT & C^{ie}

à ONNAING (Nord)

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

ENTREPRISE GÉNÉRALE

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

Matériel de Mines

Manutention Mécanique -- Portiques

Grues -- Ponts Roulants

Escaliers Mécaniques

Transporteurs Aériens et Benne Automotrices

Ponts et gros travaux métalliques

PÉNICHES MÉTALLIQUES — CHALANDS

COMPAGNIE

PARISIENNE des ASPHALTES

FONDÉE EN 1877

39, Rue de Liège, PARIS

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

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

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

PRODUITS pour ROUTES
GOUDRON
GOUDRON BITUME
ÉMULSIONS

3, RUE LA BOÉTIE, 3 -- PARIS (VIII^e)

Télégramme :
Lévalit-47
Paris

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



PRODUITS SPÉCIAUX

Antidérapants **BITAR**
pour routes glissantes

BITARCOL
pour améliorer le goudron
et activer le séchage

GOUDRON froid
TARMACADAM
de **LAITIER**

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

SIGNALISATIONS

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

TRACEUSE VIALAC

CONSULTEZ-NOUS POUR REVÊTIR VOS ROUTES GLISSANTES

TRAVAUX BITUMAGE par matériel à grand rendement

Gravillonnage mécanique
(produit bitumineux spécial)

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

FABRICATION sur place
et répandage d'émulsion

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

MATÉRIEL

MACHINE ÉMULSOR
fabrication et épandage d'émulsion
GRAVILLONNEUSE A MAIN

TRACEUSE VIALAC

SOCIÉTÉ ANONYME DE

TRAVAUX ROUTIERS

ET

d'Applications des Goudrons et Asphaltes

.TRAGA.

Capital : 1,000,000 de Francs. — R. C. Béthune N° B. 617

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

Etablissement à **THOUROTTE** (Oise)

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

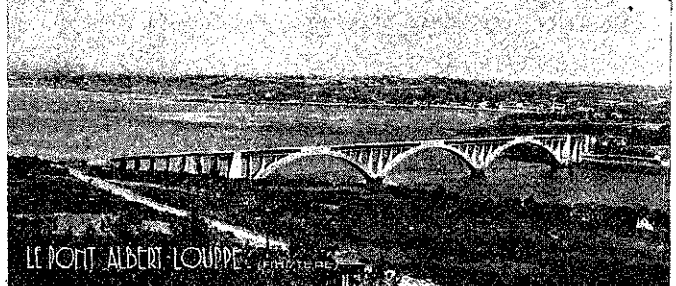
GOUDRONS PRÉPARÉS

Emulsions - Bitumes - Asphaltes
Fourniture - Epandage - Manutention - Stockage

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

SA N° ENTREPRISE
 Capital 6.000.000 de francs
DARV 20 RUE VERNIER
LYON 63 AVENUE ELIX-FAUDE

LIMOUSIN



TEL. GALV. 38-06. 71-00 - R.C./EINE - 122-319

L'EAU DISTILLÉE

dégazée
 pour l'alimentation totale des générateurs de vapeur

L'EAU POTABLE

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

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ÉVAPORATION

PROCÉDÉS

PRACHE & BOUILLON

TÉLÉP. : EUROPE 39.19 & 42.10

25, RUE DE LA PÉPINIÈRE. - PARIS

TÉLÉG. : PRAESOU, PARIS 118

Agent exclusif de la **PRODORITE** Béton spécial résistant aux acides
 Bacs — Dallages — Caniveaux Tuyaux de drainage et d'adduction d'eau

FONDATEIONS ÉCONOMIQUES

PIEUX " VIBRO "

en ciment armé moulé directement dans le sol

S'adresser : **ÉTUDES ET TRAVAUX S. A.**

22, rue de Tournai, 22, à LILLE

SIGNALISATION SUR ROUTES
LES PLOTS LUMINEUX
"REFLEX"

VISIBLES de JOUR et de NUIT
à tranche cylindrique verticale

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

PASSAGES DANGEREUX
si nombreux sur les routes

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

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

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

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

ZIVY & C^{IE}

29-31, R. de Naples

PARIS-8^e

Magasins :
72, R. du Rocher
T. Laborde 16-70

TACHYMÈTRES
& TACHYGRAPHES

portatifs et stationnaires

COMPTEURS

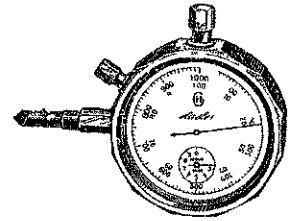
-TOTALISATEURS-

CHRONOGRAPHES

-- CONTROLEURS --

DE RONDES

INDICATEURS DE VITESSE à distance

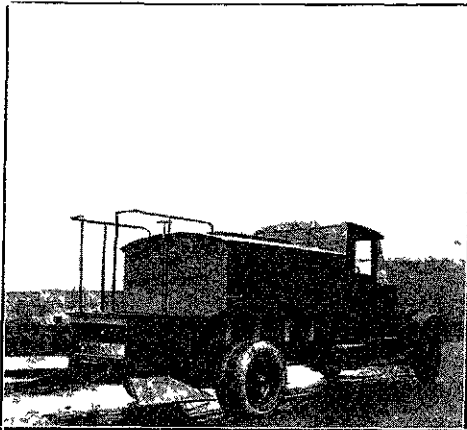


Compte-tours Universel
HASLER

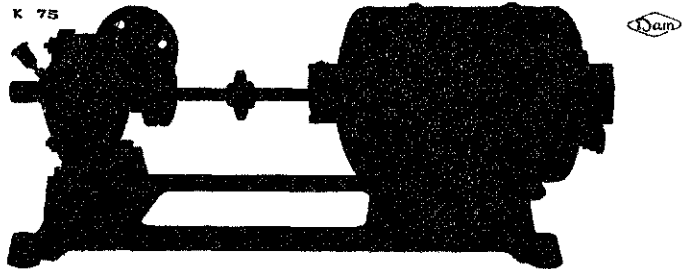
LEROUX & GATINOIS

175, Rue du Faubourg-Poissonnière - PARIS (9^e)
Trudaine 86-57 — 86-58

MATÉRIEL pour Goudron
Bitume Emulsions
Mélanges Goudron-Bitume
Goudron-Filler — Tarmacadam-Asphalte
Epanchage de tous produits avec
le PROJECTEUR CENTRIFUGE EJALG



PRIX ET DEVIS SUR DEMANDE



Pas de pompage
impossible

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

POMPE
MOUVEX
qui pompe tout

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

VERSILLE FRÈRES

26, Avenue Emile-Zola — PARIS

Téléphone VAUGIRARD 38-44
R. C. Seine 11 185

TRAVAUX PUBLICS VIADUCS - SOUTERRAINS

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

MAÇONNERIE - BÉTON ARMÉ IMMEUBLES

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

INSTALLATION DE RÉSEAUX ÉLECTRIQUES EN CABLES ARMÉS

POSTES SOUTERRAINS
H.T. - B.T.

BRANCHEMENTS EN CABLES ARMÉS

(AGRÉES PAR LA VILLE DE PARIS)

Grande Bijouterie

GODCHOT

MAISON CENTENAIRE FONDÉE EN 1829

31 et 31 bis Bd St Martin PARIS

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

PRIX INÉGALABLES

Plus de 400 Garnitures
de cheminées
en magasin

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

ÉPURATION GÉNÉRALE DES EAUX RÉSIDUAIRES

ASSAINISSEMENT

BOUES ACTIVÉES

seul procédé Français Bté S.G.D.G.

Destruction des ordures ménagères
procédé Boggiano Picco

Bureau Technique d'Hygiène

HYGEA SIMPLEX

20, Rue d'Athènes -- PARIS

Tél. Trinité 37-44

Adresse Télég. : Telugi-Paris 118

SOCIÉTÉ CHIMIQUE de la ROUTE

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

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

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

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

FOURNITURE-RÉPANDAGE

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



'BENOTO'
 BENNES AUTOMATIQUES
 POUR TOUTES MARCHANDISES
 POUR TOUS APPAREILS DE LEVAGE
STOCK-ESSAIS-LOCATION
 BOÎTE POSTALE N°9
 LE HAVRE - GRAVILLE
 App. Tél. : BENOTO-HAVRE
 TÉLÉPHONE 97-18 LE HAVRE
 INTER. 5.86 et 5.97
 P.C. HAVRE B. 82

BUREAU SECURITAS

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

SIÈGE SOCIAL

9, Avenue Victoria - PARIS

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

Téléphone - ARCHIVES 86-50 (6 lignes groupées)

EXAMENS DES PROJETS

VERIFICATION DES CALCULS

ESSAIS & ANALYSES DES MATERIAUX
 CONTROLE DE LEUR MISE EN ŒUVRE

ENTREPRISES BILLIARD

SOCIÉTÉ ANONYME

UN CAPITAL DE 2 000 000 DE FRANCS

39, rue Washington, Paris-8^e

TRAVAUX PUBLICS

BENNES AUTOMATIQUES "GALLIA"

7, Cours du Chapeau-Rouge, 7
 BORDEAUX

Pour manutention de :
 CHARBONS, MINERAIS, SABLES, GRAVIERS,
 MOELLONS, POTEAUX DE MINE, etc

Avec Grues, Treuils, Mâts de charge, Ponts roulants
 de tous genres et de toutes puissances

Emerillons sur billes "GALLIA"

COLSOL PRODUIT SPECIAL

pour la confection de be-
 tons bitumineux avec tous matériaux pour la
 construction de toutes surfaces

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS

39, rue du Colisée - PARIS (8^e)
 Tel Elysees 39 63 à 65. - R. C. Seine 239.585 B

SABLE BITUMINEUX COLPROCHAPE

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

SACOROUTE

77, rue Saint-Lazare
 PARIS-IX^e

REVÊTEMENTS MODERNES

en BETONS ASPHALTIQUES BITULITHIC
 SACOLITHE
 SACOMAC

en TARMACADAMS appliqués à CHAUD
 ou à FROID

en BETONS DE CIMENT

TOUS TRAVAUX INTÉRESSANT LA ROUTE

BÉTON ARMÉ

TRAVAUX PUBLICS
 OUVRAGES D'ART

ÉTABLISSEMENTS

BOUSSIRON

10, Bcul des Batignolles, PARIS

MANUEL-GUIDE
GRATIS

INVENTIONS

Obtention
de
BREVETS
pour tous Pays

Dépôt de Marques de Fabrique

H. BOETTCHER Fils, Ingénieur-Conseil
21 Rue Cambon, 21 - PARIS

Société des Ciments de Neuville-s.-Escout

Société Anonyme au Capital de 10.000.000 de francs

SIÈGE SOCIAL
14, Rue Vézelay
Paris-VIII

PORTLAND
ARTIFICIEL
SUPÉRIEUR



USINE A :
Neuville-s.-Escout
(Nord)

ET CIMENT
à Hautes
Résistances
Initiales
(Super-Ciment)

POUR TOUS TRAVAUX EN BÉTON ARMÉ
ADMIS PAR LA VILLE DE PARIS

Bque PETITJEAN, 12, r. Montmartre, Paris

A céder dans centre important BRETAGNE
GARAGE AGENT 13 communes Gde MARQUE
ATELIER REPARATIONS
installation de premier ordre. Beau bénéfice.
Prix fonds et mat. 150.000. Immeuble 300.000.
Banque PETITJEAN, 12, rue Montmartre, Paris.

A céder, plein centre grande ville ENTREP.
CHAUFFAGE CENTRAL, FUM. CHAUDR., etc.,
belle et vaste install.
bonne et anc. clientèle. Prix 320.000. S'adresser
Banque PETITJEAN, 12, rue Montmartre, Paris

Pour répondre à extension rapide

Bque REVETEMENT RÉFRACTAIRE

de conception entièrement nouvelle, recherche
concours jusqu'à 600.000 fr. Références de tout
1^{er} ordre, en faisant une aff. de gd avenir. S'adr.
Banque PETITJEAN, 12, rue Montmartre, Paris.

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

BÉTONS ARMÉS HENNEBIQUE

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

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

Adresse télégraphique Hennebique-Paris 25

Téléphone . Danton 47-17 et 18

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

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



ÉTABLISSEMENTS

DAVEY BICKFORD SMITH & Co

Explosifs de Mines

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



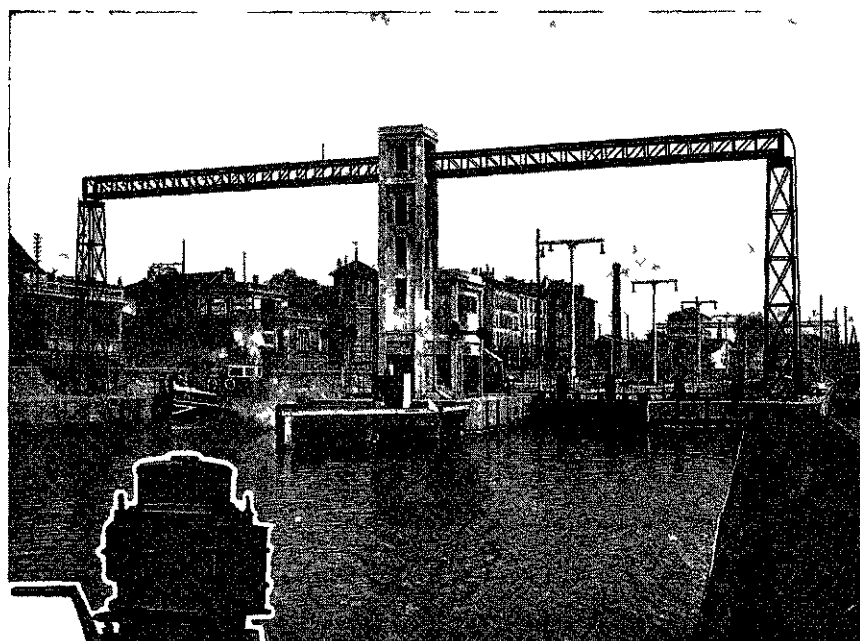
ÉTABLISSEMENTS
HILLAIRET

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

Téléphone : Nord 17-28 et 60-92

ATELIERS A PERSAN (Seine-et-Oise)

CABESTANS et TREUILS
à commande électrique



ÉLECTRIFICATION de
l'Ecluse de Suresnes.

ÉLECTRIFICATION D'ÉCLUSES

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

MANŒUVRES DE PONTS TOURNANTS.
MANŒUVRES DE BARRIÈRES.

Borne de manœuvre de porte
avec commande éventuelle à main



Entreprises Albert Cochery, S.A.

CAPITAL 12 MILLIONS — SIEGE SOCIAL A EBANGE (MOSELLE)

BUREAUX COMMERCIAUX

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

GOUDRONS pour ROUTES

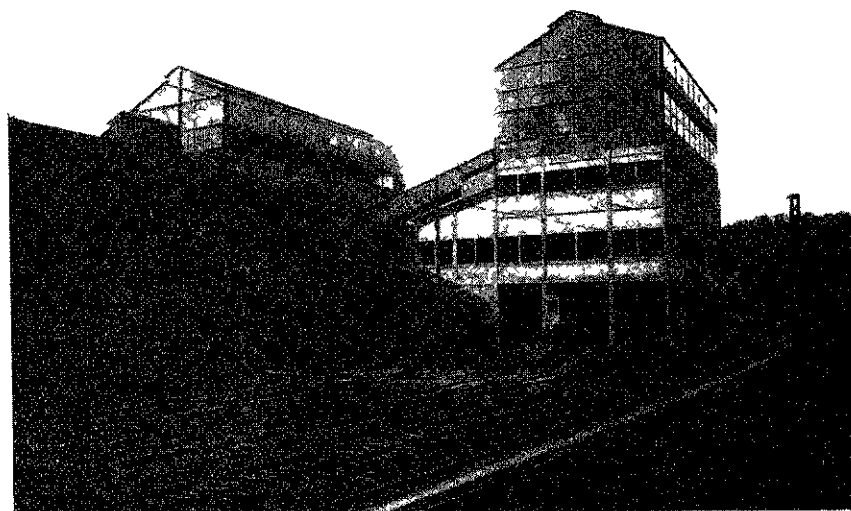
“ SUPERACCO ”

(Coudron spécial à séchage rapide)

TARMACADAM

TARBÉTON

Fournitures et Applications



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

CAPACITÉ DE PRODUCTION : 2.000 T. PAR JOUR

Agents généraux de Vente : Entreprises A. Cochery



1300
tonnes
par an
15 USINES

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

CHAUX & CEMENTS
DE LAFARGE & DU TEIL

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

UTILISEZ CE BON



BON pour un exemplaire gratuit de la brochure "Vitesse et Sécurité".

Nom

Adresse

*Decoupez et adressez ce bon à la Sté Ame
Fse du FERODO, 2 rue de Châteaudun,
PARIS-9^e*

...ET LISEZ CETTE BROCHURE: VOTRE SÉCURITÉ EST EN JEU



Beaucoup d'accidents graves ont pour origine un freinage défectueux.

Vous devez donc veiller attentivement au bon état de vos freins, à la qualité des garnitures qui les équipent. La brochure "Vitesse et Sécurité" vous fournira la réponse précise à ces questions délicates et vous fera bénéficier de l'expérience qui a fait la réputation mondiale de

FERODO

Société Anonyme Française du FERODO
2, Rue de Châteaudun, 2 — PARIS

V

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 25.000.000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL : 16, RUE DE LA BAUME, PARIS (8^e)

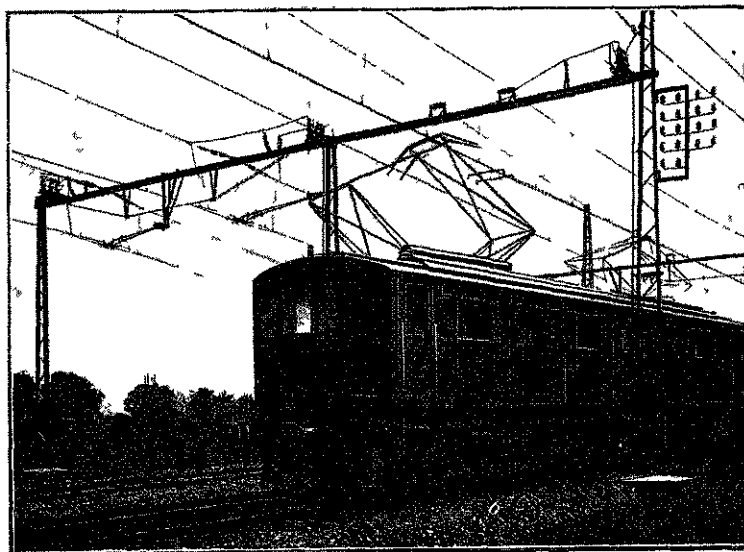
Téléph. Elyées 98 93 et 91

BUREAUX à LYON, NANCY, TOULOUSE, PONTARLIER,

USINE à VILLEURBANNE (Rhône)



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



Caténaire, 3.000 volts. Casablanca-Rabat

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

PROCÉDÉS de CIMENTATION FRANÇOIS

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.000.000 DE FRANCS

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

Bureaux : ALGER, 21, rue Michelet

R. C. Seine 245.045 B

ASSÈCHEMENT DE TOUS TERRAINS AQUIFÈRES

Etanchement
de barrages
et de leurs assises

Creusement
de tunnels, puits
et galeries

Méthode spéciale
d'injection
des
alluvions graveleuses
à toute profondeur

Procédés spéciaux
brevetés

DE SILICATISATION
ET INJECTIONS
DE CIMENT
A HAUTE PRESSION

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

Sondages à battage
et à rotation

pour
Etudes de terrains
Etudes géologiques

QUELQUES TRAVAUX EXECUTES :

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

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

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

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

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

Creusement de tunnels : Tunnel de Mersey (Angleterre).

BETONAC

Revêtements durcisseurs de haute résistance.
Revêtements de protection pour OUVRAGES
HYDRAULIQUES.

Dallages industriels (ateliers, quais, cours, etc.)
Revêtements spéciaux d'usure
(silos, caniveaux, chapes hydrofuges, etc.)

**“ ENTREPRISES
INDUSTRIELLES
et
TRAVAUX PUBLICS ”**

Capital : 10 millions de francs

ENTREPRISES GÉNÉRALES
GRANDS BARRAGES
TRAVAUX DE PORTS
DRAGAGES
TERRASSEMENTS
CHEMINS de FER
BÉTON ARMÉ

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

**39, rue Washington
PARIS**

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
des
ROUTES
ÉCONOMIQUES**

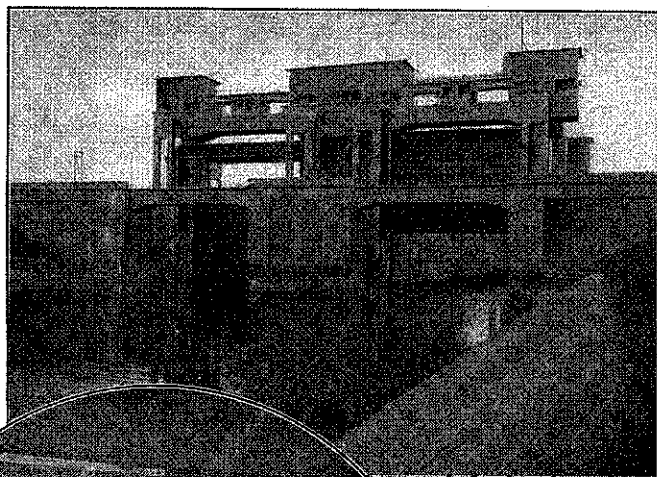
Capital : 2 millions de francs

BÉTON de CIMENT
“ **VIBRETON** ”
BÉTON de BITUME
non glissant
GOUDRONNAGES
BITUMAGES
EMULSION ROUTTECO

**39, rue Washington
PARIS**

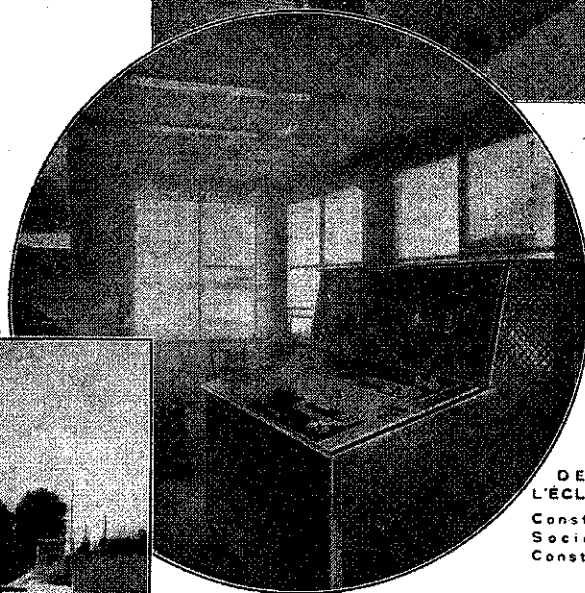
L'ÉLECTRIFICATION DES ÉCLUSES

assure la rapidité
des manœuvres
et augmente le débit
de la voie fluviale.



ECLUSES DE KEMBS

Constructeur Mécanicien
Société Nouvelle des
Usines de la Châtéassière
Saint-Etienne



PUPITRE
DE COMMANDE DE
L'ÉCLUSE DE STRASBOURG
Constructeur Mécanicien
Société Alsacienne de
Constructions Mécaniques
Graffenstaden



ÉCLUSE DE SEVRAN - Constructeur Mécanicien - Société Alsacienne
de Constructions Mécaniques - Graffenstaden

**FACILITÉ DE COMMANDE
CONTROLE - SÉCURITÉ
FONCTIONNEMENT
AUTOMATIQUE OU
SEMI-AUTOMATIQUE**

**ÉTUDES SUR DEMANDE
DE TOUTE MANŒUVRE**

ALS·THOM

38, AVENUE KLÉBER, PARIS (XVI^e) - TÉLÉPHONE : PASSY 00-90 A 00-99