

# BULLETIN DU P. C. M.

PARAISANT SIX FOIS PAR AN

---

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

DES

## Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

---

SIÈGE SOCIAL

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



**CHARLES-LAVAUZELLE & C<sup>IE</sup>**

*Éditeurs militaires*

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

## SOMMAIRE

---

- I. -- Legion d'honneur.
  - II. -- Nominations, mutations, retraite.
  - III. -- Modifications a la liste générale des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.
  - IV. -- Changements ou compléments d'adresse.
  - V. -- Procès-verbaux des séances du Comité des 22 février et 27 mars 1928
  - VI. -- *Documents* : Lettre du 2 février 1928 du Ministre des travaux publics au Président du Conseil, Ministre des finances. — Remboursement des frais de déplacement au personnel du service des mines pour la vérification des appareils a vapeur employés dans les services relevant du ministère de la guerre. — Decret du 30 avril 1928 portant fixation des indemnités pour frais de tournées des inspecteurs généraux, ingénieurs en chef et ingénieurs des mines et des ingénieurs T. P. E. (service des mines) au titre de l'Inspection du travail. — Conseil national économique, rapport concernant les moyens de transport. — Postes d'ingénieurs ordinaires actuellement vacants ou susceptibles de le devenir prochainement.
  - VII. -- Divers. — Abonnements collectifs. — Tournée 1928.
-

I

## Légion d'honneur.

---

Par décrets en date des 24 et 26 décembre 1927, ont été promus ou nommés, au titre du ministère des travaux publics (rectification au tableau du *Bulletin* n° 1 page 11) :

*Au grade de commandeur.*

M. ULRICH, ingénieur des mines.

*Au grade d'officier.*

M. GODARD (Thélémaque), ingénieur en chef des ponts et chaussées.

*Au grade de chevalier.*

M. LÉBOULLEUX, ingénieur des ponts et chaussées.

Par décret du 2 janvier 1928, ont été promus, au titre du ministère de la guerre (militaires des réserves) :

*Au grade de commandeur.*

M. PRINCE, inspecteur général des ponts et chaussées.

*Au grade d'officier.*

MM.

LEFORT-LAVAUZELLE, ingénieur des ponts et chaussées.

NARD, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Des omissions se sont produites dans la rubrique « Légion d'honneur » du dernier *Bulletin*; elles sont dues à ce que le *Journal officiel* ne mentionne pas toujours le grade des légionnaires dans le Corps des ponts et chaussées ou dans celui des mines. A l'avenir, pour que le *Bulletin* puisse donner des listes complètes, les intéressés sont priés de vouloir bien aviser le Secrétaire du Comité de leur nomination.

## II

# Nominations, mutations, retraite.

Par arrêté du 11 février 1928, M. CARUS, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, remis par la préfecture de la Seine à la disposition de l'administration des travaux publics, a été placé, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> février 1928, dans la situation de disponibilité sans traitement, pour convenances personnelles.

Par décret en date du 11 février 1928, M. DAUVERGNE (Henri-Louis), ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des mines, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été nommé ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des mines pour prendre rang à dater du 1<sup>er</sup> février 1928.

Par décret en date du 11 février 1928, M. LE CORNEC (Félix-François), inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 1<sup>er</sup> mars 1928, par application de l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi du 14 avril 1924.

Conformément aux dispositions des articles 28 de la loi du 31 décembre 1920 et 115 de la loi du 29 avril 1926, M. LE CORNEC sera maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

Par décret en date du 11 février 1928, M. CONSTANTIN (Joseph-Louis-Marius-Emanuel), inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, a été nommé inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe, pour prendre rang à dater du jour où M. LE CORNEC, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu provisoirement en fonctions, cessera définitivement ses services.

Par décret en date du 11 février 1928, M. PERRIER (Louis-Charles) ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé

inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe, pour prendre rang à dater du jour où M. CONSTANTIN prendra effectivement possession de ses nouvelles fonctions.

Par arrêté du 11 février 1928, M. PARMENTIER, ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Compiègne, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Paris, du service de la navigation de la Seine (3<sup>e</sup> section), en remplacement de M. PERRIER, appelé à d'autres fonctions.

Ces dispositions auront leur effet à dater du jour où M. PERRIER prendra effectivement possession de ses nouvelles fonctions.

Par arrêté du 11 février 1928, M. CHALON, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, à Paris, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Compiègne, des services de la navigation, en remplacement de M. PARMENTIER, appelé à une autre destination.

Ces dispositions auront leur effet à dater du jour où M. PARMENTIER prendra effectivement possession de son nouveau service.

Par décret en date du 13 février 1928, les ingénieurs ordinaires de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, ont été nommés ingénieurs en chef de 2<sup>e</sup> classe, pour prendre rang du 1<sup>er</sup> février 1928 :

MM.

BRUNET (Léon-Pierre).  
AUSSENAC (Théophile-Marius).  
AMBLARD (Antoine).  
CASSAGNE (Pierre-Ismaël).

Par arrêté en date du 18 février 1928, M. TROM, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des mines, en congé hors cadres, a

réintégré, a dater du 16 février 1928, dans les cadres de l'activité

Il a été affecté, sur sa demande, à la résidence de Caen, en remplacement de M DAUVRENE, appelé à d'autres fonctions

Par arrêté du 2 mars 1928, il a été créé une nouvelle inspection générale des services des ponts et chaussées, qui prendra le nom de 15<sup>e</sup> inspection et qui comprendra les services énumérés ci-après, distraits de la 10<sup>e</sup> inspection, savoir

Voies navigables de la région du Nord (réseau se détachant à Conflans-Sainte-Honorine), canal des Ardennes, canal de l'Est (branche Nord)

Par le même arrêté M PERRIER ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées à Paris, nommé inspecteur général, pour prendre rang à une date ultérieure, a été chargé de l'interim de la 15<sup>e</sup> inspection

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> mars 1928

Par arrêté du 2 mars 1928, a été fixé au 1<sup>er</sup> mars 1928 la date d'application de l'arrêté du 11 février 1928, chargeant M PARMENIER du service de la navigation de la Seine (3<sup>e</sup> section), en remplacement de M PERRIER M PARMENIER assurera, en outre, à titre provisoire, l'interim des services qui lui sont actuellement confiés.

Par arrêté du 6 mars 1928, a été reporté aux dates ci-après indiquées, par application de la loi du 1<sup>er</sup> avril 1923 (art 7) l'ancienneté dans la 2<sup>e</sup> classe de leur grade des ingénieurs en chef des ponts et chaussées dont les noms suivent nommés à ce grade par décret du 13 février 1928, savoir

MRI

RAMBAUD (1<sup>er</sup> février 1925)

FRUCC (1<sup>er</sup> février 1926)

Par arrêté du 6 mars 1928, a été reporté du 1<sup>er</sup> février 1928 au 1<sup>er</sup> février 1926 l'application de la loi du 1<sup>er</sup> avril 1923 (art 7) l'ancienneté dans la 3<sup>e</sup> classe de leur grade de MM COMTE et RAMBAUD, nommés ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées par décret du 2 février 1928 (Le présent rappel d'ancienneté ne comporte pas de rappel pécuniaire)

Par arrêté du 20 février 1928, M FORREY, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Avignon, a été mis, sur sa demande, à dater du 16 février 1928 à la disposition du gouvernement général de l'Algérie pour être affecté à la résidence de Batna (service ordinaire), en remplacement de M WIMMER, précédemment appelé à une autre destination

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

Par arrêté du 13 mars 1928, M ROQUES, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Agen, a été affecté, sur sa demande à la résidence de Montauban (services ordinaire et de navigation), à dater du 1<sup>er</sup> avril 1928 en remplacement de M PUISSEUR

Par arrêté du 15 mars 1928 M GUILLAUD inspecteur général de 2<sup>e</sup> classe des mines, a été nommé, sur sa demande, directeur du service du nivellement général de la France, à dater du 1<sup>er</sup> avril 1928

Par décret du 15 mars 1928 M GALLIOT (Armand Jean Léon) ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des mines a été nommé, à dater du 1<sup>er</sup> avril 1928, directeur des mines à l'administration centrale du ministère des travaux publics en remplacement de M GUILLAUME, appelé sur sa demande, à d'autres fonctions

Par décret du 14 mars 1928, M RAULT (Louis-Alexandre Marie) ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées à Pontivy a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 16 mars 1928, par application de l'article 8 paragraphe 1<sup>er</sup> de la loi du 14 avril 1924

Conformément aux dispositions des articles 28 de la loi du 31 décembre 1920 et 115 de la loi du 29 avril 1926, M Rault sera maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension

Par arrêté en date du 27 mars 1928, M DISCOMBES, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des mines, à Saint-Etienne inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef a été chargé à la même résidence, à dater du 1<sup>er</sup> avril 1928, de l'arrondissement municipalogique de Saint-Etienne en remplacement de M GALLIOT, appelé à d'autres fonctions

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef

Par arrêté du 28 mars 1928, M. BOURCROIS (Victor), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, remis par le ministère des colonies à la disposition de l'administration des travaux publics, a été adjoint, sur sa demande, à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du service ordinaire du département de la Seine, en remplacement de M. LEVAILLANT, précédemment chargé dudit service.

M. BOURCROIS sera également attaché aux services de contrôle de chemins de fer confiés à M. l'ingénieur en chef Levailant.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> avril 1928.

Par arrêté du 28 mars 1928, a été fixée au 1<sup>er</sup> avril 1928 la date d'application de l'arrêté du 11 février 1928, chargeant M. CHALON, ingénieur en chef des ponts et chaussées, des services précédemment confiés à M. PARMENTIER.

Par arrêté du 19 avril 1928, M. BAYLE, ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, à Paris, a été chargé, sur sa demande, à la même résidence, à dater du 1<sup>er</sup> mai 1928, du service du contrôle de la voie et des bâtiments des réseaux du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. DUCRÉMONT, admis à la retraite.

Par arrêté du 24 avril 1928, M. MOREAU, ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, à Lons-le-Saunier, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Besançon, à dater du 1<sup>er</sup> août 1928, des services ci-après désignés, en remplacement de M. BLAISZ, admis à la retraite, savoir :

1<sup>o</sup> Service ordinaire des ponts et chaussées du département du Doubs;

2<sup>o</sup> Service du canal du Rhône au Rhin (1<sup>re</sup> section);

3<sup>o</sup> Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin du Doubs (à l'exception du département de Saône-et-Loire).

Par arrêté du 24 avril 1928, M. BESSE, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, à Paris, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Blois, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1928, de l'arrondissement du nord du service ordinaire des ponts et chaussées du département de Loir-et-Cher, en remplacement de M. GIGUET, précédemment appelé à une autre destination.

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

Par arrêté du 24 avril 1928, M. LE PONT, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées à Laval, a été mis, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> mai 1928, à la disposition de la préfecture de la Seine, pour occuper un emploi de son grade au service municipal de la ville de Paris.

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

Par arrêté du 24 avril 1928, M. M. MERZ, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des mines à Alès, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de Lyon, à dater du 16 avril 1928, des services ci-après désignés, par permutation avec M. DAMIAN, savoir :

1<sup>o</sup> Sous-arrondissement minéralogique de Lyon;

2<sup>o</sup> 3<sup>o</sup> arrondissement du contrôle de l'exploitation technique du réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

Par arrêté du 24 avril 1928, M. DAMIAN, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des mines à Lyon, a été chargé, sur sa demande, à la résidence d'Alès, à dater du 16 avril 1928, du sous-arrondissement minéralogique d'Alès, par permutation avec M. de Merz.

Par décret en date du 24 avril 1928, M. BLAISZ (Marie-Charles-Henry), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées à Besançon, a été admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 1<sup>er</sup> août 1928, par application des dispositions combinées de l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, et de l'article 79, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi du 14 avril 1924.

Conformément aux dispositions de l'article 28 de la loi du 31 décembre 1920, M. Blaisz cessera ses fonctions à la même date, sur sa demande.

Aux termes d'un arrêté du 30 avril 1928, M. COR, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, à Beauvais, sera chargé, sur sa demande, à dater du 1<sup>er</sup> mai 1928, à la résidence de Paris, de l'arrondissement du sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Seine, en remplacement de M. CHALON, précédemment appelé à d'autres fonctions.

### III

## Modifications à la liste générale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

---

#### I. — SOCIÉTAIRES PERPETUELS.

M LEFEBURE, I C P | M TRUMELLE I O P

#### II. — ADHÉSIONS A L'ASSOCIATION.

M BARRAT, I O P | M RAMBAUD (P) I O P

#### III. — DÉMISSION DE L'ASSOCIATION.

M SIMSON (P), I O P

#### IV. — DÉCÈS.

MM

LABBAYE, I G P, en retraite  
LAVOLLE, I G P, en retraite  
BOULZAGUET, I O P, en retraite  
GILBY, I O P en retraite

MM

SOLAGROUP I O P en retraite  
BRODES I O P en retraite  
ESPIRAC, I O P en retraite  
MILLET I O P en retraite

#### ERRATA AU BULLETIN N° 1.

MM SEJOURNÉ, inspecteur général des  
ponts et chaussées, GETTEY et RESAL, in-  
génieurs en chef des ponts et chaus-  
sées, portés respectivement comme  
étant en activité, en congé et démis-  
sionnaire, sont en retraite

M BERR, ingénieur des mines en congé,  
porté comme n appartenant pas à l'As-  
sociation est sociétaire

---

IV

Changements ou compléments d'adresse

I. Ponts et chaussées.

a) INSPECTEURS GÉNÉRAUX

MM

- AUBI route du Sanatorium Cap Breton (Landes)  
 CALLOU, 88, avenue de Breteuil, Paris (15°)  
 GRIMPET, 23, boulevard Flandrin, Paris (16°)  
 DE VOLOUNT, a Saint Couat d'Aude, par Moux (Aude)  
 WILLEM, 36, avenue Charles Floquet Paris (7°)

b) INGÉNIEURS EN CHEF

MM

- ALIX, 11, rue du Palais, Chaumont  
 ALBOUY, 7, rue de la Prefecture, Cahors  
 ALBY, Le Baléu, Bayonne  
 BRUYET, 19, rue Gambetta Belfort  
 CHOUIN, 13, place de la Halle, Draguignan  
 GUYOT, 38 rue du Château Dijon  
 HILGLEY, 10 rue de l'Esplanade Metz  
 HERMANN (Leon), 9, rue du Helder, Paris (9°)  
 LAUNY, 9, rue Perignon Paris (15°)  
 LEFEBURE, 3 bis, rue Limé Zola, Bordeaux  
 BOUYANNE (Albert), Agence économique de l'Indochine, 20, rue La Boétie, Paris (8°)  
 SCHWARTZ, 2, avenue Eugène Godin, Melun  
 SCHNEBERG, avenue du 1° de Ligne Moslaganem  
 TERRISSE, 153, rue de Coucnelles, Paris (17°)  
 WAH, 33, quai Jean Jaurès, Macon

c) INGÉNIEURS ORDINAIRE

MM

- ALFANO, a Hanoi (Indochine)  
 ANTOINE (A) 21, quai Rouget de l'Isle Strasbourg  
 ARNOUD, 28, boulevard Magenta Paris (10°)  
 AÏON, 180 rue de Champagne Sugon (Indochine)  
 AUREILLAN, 7, rue Littré, La Roche sur Yon  
 BACHET, 18, rue Maudun, Bordeaux  
 DE BEAUCHAMP chez M Cadarian a Saint Jean de Luz  
 BIRABINI, 2, rue de l'Ourcq, Courbevois (Seine)  
 BOLLACK, 60, rue d'Hauteville Paris (10°)  
 CALLET, 40, avenue des Vosges Strasbourg  
 CHALOS, 3, quai de l'Entrepot Cherbourg  
 COR, 44, rue du Renard, Paris (4°)  
 DAINOS, 68 rue d'Espagne Bayonne  
 DAMIN, 60 rue Vagram Le Mans  
 DARTIGUES, a la Prefecture Limoges  
 DURRIER, 39 rue de Londres Paris (8°)  
 DUFOUR 5 bis, cite Jureguiberiv Hanoi (Indochine)  
 ESCOUTE, 63, boulevard Soult Albi  
 FISCHER, en congé, service colonial Bordeaux  
 FIORI, a Batna  
 GASPARD (Bernard), 67, rue d'Amsterdam Paris (8°)  
 GOBOT, 16 rue de la Colombine Vesoul  
 HIRAM, 1, rue Lincoln, Paris (8°)  
 HERMANN, en congé, a Lillers (Pas de Calais)  
 JOUVENEAU, 11, rue d'Holbach Lille  
 LAMORRE, 56, rue Saint Jean, Montluçon  
 LE PORT, 5, rue Botzaris, Paris (19°)  
 MARCHEL, 3, rue de l'ougères, Rennes



MM.

- MARINETTI, a Skun (Indochine)
- MATHFRON, 7, rue Regard, Paris (6°)
- MÉCHIN (Andre), a Saigon (Indochine)
- MORISSON, 55, rue de la Duché, Cherbourg
- NICOLAS (Marcel), 40, rue du Mont-Thabor, Paris (1°)
- NICOLAU, a Pointe Noire (Afrique équatoriale française)
- OLLIVIER, a Nhatrang (Indochine)
- PILTIER, 10, rue des Deux Ormeaux Bordeaux
- PICHOX, 7, rue du Parmelan, Annecy
- RAMBAUD (Pierre), 99, avenue de Neris Montluçon
- RÉMI, 16, rue de la Liberté, Alger
- RENAUD (A.), 22, rue Vital-Charles, Bordeaux
- RIGAL, Agence Economique de l'Indochine, 20, rue La Boëtie, Paris (8°)
- ROQUES, a Montauban
- ROSTAND, a Saigon (Indochine)
- SAMSON (Pierre), à Senones (Vosges)
- THOMAS COLLIGNON, 30, rue Saint Sulpice, Paris (6°)
- TRUMCLET, à l'aiguere, par Saint Jean du Gard (Gard)
- VALENTIN, 14, rue Vigenere, Moulins
- WENDLING, à Damas (Syrie)

II. Mines.

a) INSPECTEUR GENERAL

M DOUGADOS, rue de la Prefecture Carcassonne

b) INGENIEURS EN CHEF

MM

- CHAPART, 35, rue Henri-Deschanel, Saint Etienne
- DELINE, a Sarrebruck
- GALLOI, 10, rue César-Frank, Paris (15°)
- HARLIER, 35 bis, rue de Marseille, Lyon

MM

- I OCHARD, villas Saint Honore d'Eylau, 7b 88, avenue Victor Hugo, Paris (16°)
- PELLE (M.), 89, rue de la Pompe, Paris (16°)

c) INGENIEURS ORDINAIRES

MM

- DAMIAN, a Ales
- DISCOMBLS, 10, rue du Palais de Justice, Saint Etienne
- HEURIEAU, 2, square de l'Opera, Paris (9°)
- LAURENT (Th.), 12, rue de La Rochefoucauld, Paris (9°)
- DE METZ, a Lyon
- PACEZY, 72, rue de Monceau Paris (8°)
- ROGER I, allée du Lac Inferieur, Le Vesinet (Seine et Oise)
- SCHNEIDER, 8 bis, chaussee de la Muette, Paris (16°)
- THIBAUT, 21, rue Victor Hugo, Douai
- TROIN, a Caen
- DE VITRY, chateau de Mahjaj, Mahjaj (Basses-Alpes)

d) ELVE INGENIEUR

M ADAM II rue Antoine Votton, Paris (12°)

Erata au Bulletin n° 1

- Page 21, lire S BOSC (Jean), 3, rue Auguste Maquet, Paris (16°)
- Page 32, lire S MINGUERY, 18, rue des Allees, Vesoul
- Page 34, lire S RICHARD (Cesar) a Moutiers (Savoie)
- Page 37, ajouter S TIVOLLE, 12, rue du Dragon, Marseille
- Page 39 lire S BELLANGER (Pierre), 103 rue Franklin, Angers

V

## Procès-verbaux des séances du Comité

---

SÉANCE DU 22 FÉVRIER 1928.

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. DUSUZEAU, Président.

Présents : MM. DUSUZEAU, BÈS DE BERG, PARMENTIER, GEORGEFS, JACQUET, MALET, WAHL, BEAU, BEAUFRÈRE, CLAUDON, DE COUTARD, FONTAINE, GENTHIAL, LUDINARD, RIDET, HÉMAR.

Excusés : MM. COLLIGNON, GIRETTE.

### **Paiement par virements de comptes des traitements supérieurs à 3.000 francs.**

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance au Comité d'une lettre adressée le 2 février 1928, par M. le Ministre des travaux publics à M. le Ministre des finances, et dans laquelle celui-ci appuie les observations présentées par le Comité du P. C. M. au sujet des dispositions qui doivent être prochainement mises en vigueur pour le paiement, par virements de comptes, des traitements supérieurs à 3.000 francs. Copie de cette lettre sera insérée dans le *Bulletin du P. C. M.*

### **Lettre de M. Moissenet relative à la révision des traitements.**

M. LE PRÉSIDENT communique au Comité une lettre de M. Moissenet, du 20 janvier 1928, présentant diverses observations sur la brochure éditée par le P. C. M. et envoyée à ses membres avant la dernière Assemblée générale. Le secrétaire est chargé d'étudier la suite à donner à ces suggestions.

Par ailleurs, sera examinée à nouveau une lettre précédente de M. Moissenet, relative au règlement des retraites, et qui paraît avoir été mal interprétée.

### **Nouvelle péréquation des pensions de retraite.**

M. LE PRÉSIDENT porte à la connaissance du Comité les renseignements fournis par la Direction du Personnel, au sujet du

décompte, pour les péréquations qui vont être apportées cette année dans les pensions de retraites, des services coloniaux et autres services détachés négligés au moment de la liquidation initiale, lorsqu'elles dépassaient le chiffre maximum réglementaire au delà duquel la pension de retraite ne pouvait plus subir d'augmentation. Une note sera insérée, à ce sujet, dans le *Bulletin* n° 1 du P. C. M. de 1928, actuellement en préparation.

#### **Indemnité de fonctions.**

M. le Président a été informé par la Direction du Personnel qu'elle avait reçu des instructions pour prévoir, dans la préparation du budget de 1929, l'élévation de 10.000 à 20.000 francs du maximum des indemnités de fonctions de l'article 2 du décret du 13 décembre 1926. L'accord du Ministre des finances a été obtenu. Un rappel pour 1928 serait également envisagé, ainsi que l'augmentation du crédit affecté à cet article des dépenses. Nous mettrons en jeu, le moment venu, toutes les influences pour obtenir satisfaction.

#### **Légion d'honneur.**

Le Comité a protesté à diverses reprises contre la réduction du contingent de decorations attribuées aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, réduction particulièrement sensible dans les dernières promotions.

M. le Ministre des travaux publics, pour marquer l'intérêt avec lequel il accueillait cette protestation, a prié M. le Président du P. C. M. d'informer un de nos camarades, inspecteur général des mines, qu'il s'engageait à lui attribuer, lors de la prochaine promotion, la cravate de commandeur. La même promesse a été faite pour la rosette d'officier à deux inspecteurs généraux et à un ingénieur en chef des ponts et chaussées.

En exprimant sa reconnaissance à M. le Ministre, le Président ne lui a pas caché que cette promesse bienveillante n'empêcherait pas notre Association de réclamer le retour au contingent ancien, l'augmentation considérable des croix mises à la disposition du Ministre des travaux publics ne pouvant pas avoir pour résultat de diminuer le nombre de celles qui étaient réservées aux fonctionnaires de ses services.

#### **Commission MARTIN. Réunion des bureaux des Associations des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, de l'aéronautique, des manufactures de l'Etat et des P. T. T. (7 février 1928).**

Le bureau a continué à se tenir en liaison permanente avec les Associations des ingénieurs de l'aéronautique, des manufactures de l'Etat et des P. T. T.

En outre, les présidents et les secrétaires de ces Associations et de la nôtre se sont réunis le 7 février dernier et se sont mis en complet accord sur les propositions qu'ils présenteront à la Commission Martin, dans le cas, du reste assez aléatoire, où ils seraient convoqués en vue d'obtenir une modification des décrets fixant les nouveaux traitements.

A cette occasion, le Président du P. C. M. a fait connaître tout l'historique de l'action de notre Association, et il croit utile de le reprendre devant le Comité, afin de mettre très exactement nos collègues nouvellement élus au courant d'une situation qui peut aujourd'hui être, sans inconvénient, exposée dans notre *Bulletin*.

Lorsqu'a été constituée la Commission Martin, nous avons tenu avant tout à affirmer que nous n'accepterions que comme une mesure provisoire tout réajustement qui n'aurait pas comme conséquence de multiplier tous les traitements d'avant-guerre par un coefficient correspondant à la fois à l'indice de la cherté de vie et à la dépréciation du franc, soit, en l'espèce et dans les circonstances présentes, le coefficient 5.

Mais M. le Président du Conseil, Ministre des finances, n'avait accepté qu'avec difficulté, en raison de l'intérêt supérieur de la nation, le principe du coefficient minimum 3 pour les traitements élevés. Les fonctionnaires de rang supérieur devaient donc se résigner à faire au bien public un sacrifice provisoire, à subir en quelque sorte un impôt supplémentaire sur les traitements.

C'est dans cet esprit que nous avons formulé nos propositions du début :

Elèves ingénieurs (coeff. 5). . . . .	12.000 »
Ingénieurs ordinaires (coeff. 4.33). . . . .	22.000 »
	26.000 »
	30.000 »
Ingénieurs en chef (coeff. 4). . . . .	40.000 »
	44.000 »
	48.000 »
Inspecteurs généraux (coeff. 3,69). . . . .	60.000 »

Nous avons été informés que la Commission Martin, gène elle-même par les principes qui lui avaient été imposés, n'admettrait jamais le maximum de 48.000 francs pour les ingénieurs en chef, étant décidée à appliquer une certaine précaution aux chefs des services départementaux.

A la suite de plusieurs conférences avec M. le Directeur du Personnel, nous nous sommes résignés à réduire notre demande relative aux ingénieurs en chef aux chiffres de 36.000, 40.000, 44.000 francs, espérant que le sacrifice nous permettrait au moins d'obtenir satisfaction sur les autres points.

On sait ce qui s'ensuivit. La Commission fixait de 18 000 à 28 000 francs les traitements des ingénieurs ordinaires; de 34 500 à 40 000 francs ceux des ingénieurs en chef, de 48 000 à 54 000 francs ceux des inspecteurs généraux. Et tout ceci venant de l'application de règles de péréquation, ne tenant aucun compte des facilités de recrutement, de la valeur technique, des conditions d'avancement, etc.

Ce n'est que par une intervention énergique du P. C. M. que nous avons pu obtenir pour les ingénieurs ordinaires, le maximum de 30 000 francs, avec l'échelon 18 000 réduit à deux ans de durée, et le maximum de 60 000 francs pour les inspecteurs généraux.

Si nous sommes convoqués devant la Commission Martin nous réclamerons à nouveau :

- a) Pour les ingénieurs ordinaires, le retour aux trois classes 22 000, 26 000, 30 000 francs;
- b) Pour les ingénieurs en chef, nos chiffres primitifs 40 000, 44 000, 48 000 francs,
- c) Pour les inspecteurs généraux, la suppression de la classe à 48 000 francs.

Nous aurons à faire valoir les arguments ci-après :

1° Lorsque nous avons abaissé nos premières propositions nous ne nous doutions pas que la Commission Martin et le Gouvernement accorderaient à un nombre considérable de fonctionnaires des coefficients de reajustement atteignant 7, 8, 9 et même 10 sur les traitements d'avant-guerre.

2° Nous ne pouvons admettre, sous aucun prétexte, des péréquations qui assimilent :

L'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées et des mines à des fonctionnaires qui ne lui sont nullement comparables,

L'ingénieur en chef à des chefs de services départementaux qui ne passent pas, comme lui, vingt-cinq ans de leur carrière dans le même grade, il est contraire au bon sens de penser qu'un ingénieur en chef, passé, vers 36 ou 37 ans, au traitement de 34 500 francs acceptera de rester dans le même grade jusqu'à 62 (sinon 65 ans) pour une augmentation totale de 5 500 francs.

Il n'existe aucune raison, par ailleurs, pour ne pas assimiler les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines à tels autres chefs de service que l'on a mieux traités, sous prétexte que leurs attributions s'étendent sur plusieurs départements. Car c'est le cas de tous les ingénieurs des mines et de tous les ingénieurs en chef chargés de services spéciaux (c'est-à-dire de ceux-là mêmes dont le recrutement est le plus difficile).

3° Nous ne pouvons pas admettre davantage que les inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines soient assimilés, par principe, à tous les fonctionnaires des autres ministères auxquels on a donné le titre d'inspecteurs généraux. Aucune assimilation ne peut être faite qu'avec les inspecteurs généraux des finances.

4° Enfin, il faut en finir avec cet argument que l'on nous oppose constamment, à savoir les suppléments de traitements que touchent les ingénieurs des ponts et chaussées.

D'abord, ces suppléments ont toujours existé, même lorsque le franc valait un cinquième de dollar. S'ils n'avaient pas existé, et si les ingénieurs des ponts et chaussées n'avaient pas l'espoir d'occuper un jour un des postes (d'ailleurs en fort petit nombre) qui sont réellement privilégiés sous ce rapport, il n'y aurait plus, depuis longtemps, de service des ponts et chaussées. Mais tous les ingénieurs des mines, et un très grand nombre d'ingénieurs des ponts et chaussées chargés de services spéciaux, ne touchent que ce que leur donne l'Etat. Ensuite, si la Commission a réduit nos demandes pour une raison de cet ordre, c'est qu'elle ne connaissait pas, comme nous commençons à les connaître, les suppléments de traitements que touchent tant de fonctionnaires d'autres administrations qui ont été avantagés par rapport à nous, sous le prétexte que, seuls, nous avions des avantages accessoires.

Après discussion, les représentants des ingénieurs de l'aéronautique, des manufactures de l'Etat et des P. T. T. sont tombés d'accord avec nous sur l'opportunité de reprendre devant la Commission Martin nos demandes primitives :

Ingénieurs ordinaires. . . . .	22.000 »
	26.000 »
	30.000 »
Ingénieurs en chef. . . . .	40.000 »
	44.000 »
	48.000 »
Inspecteurs généraux. . . . .	54.000 »
	60.000 »

En ce qui concerne les élèves ingénieurs, nos camarades ont insisté pour que le chiffre de 14.000 francs soit réclamé; ils purent le justifier par comparaison avec des traitements alloués à d'autres fonctionnaires. Nous agirons dans le même sens.

Tel est, actuellement, l'état de la question. Notre conduite se trouve ainsi réglée vis-à-vis de la Commission Martin, si nous sommes entendus par elle. Il faut constater que notre action pourra se trouver aidée, dans une certaine mesure, par l'attitude qu'a prise récemment un groupement influent de petits

fonctionnaires, qui vient de protester contre un principe de péréquation qui ne tient pas compte de la technicité et de la responsabilité.

**Brochure éditée par le P. C. M. au sujet de la refonte  
des traitements des fonctionnaires.**

Le Comité arrête les corrections apportées à la brochure éditée en décembre 1927, le sens général de ces corrections étant que le P. C. M. réclame dès maintenant, indépendamment des rectifications d'erreurs qu'il demandera devant la Commission Martin, l'application du coefficient 5 sur toute l'échelle, se réservant, après la stabilisation, de réclamer l'application d'un coefficient tenant compte du coût réel de la vie. Une circulaire est, d'autre part, envoyée aux ingénieurs en chef pour leur demander de faire connaître le nombre de brochures rectifiées qu'ils désirent, et d'indiquer le moment qu'ils jugent le plus opportun pour propager cette brochure.

**Journal de l'ingénieur T. P. E.**

M. CLAUDON signale au P. C. M. les articles publiés dans le journal *L'Ingénieur des T. P. E.*, articles qui reprennent certaines campagnes contre les ingénieurs ordinaires.

Ce journal est l'œuvre d'un groupe dissident d'ingénieurs T. P. E. Le P. C. M. n'a pas à prendre parti dans les désaccords qui se manifestent parmi les représentants de nos très sympathiques et dévoués collaborateurs, les ingénieurs T. P. E. Mais il est entendu qu'il continuera à s'opposer de la manière la plus énergique à ce que renaisse l'idée de la suppression de l'ingénieur ordinaire, suppression dont les conséquences seraient désastreuses, non pas seulement pour le corps tout entier des ingénieurs et de leurs collaborateurs eux-mêmes, mais pour les intérêts supérieurs des grands services publics qui leur sont confiés.

**Tournée de 1928.**

La tournée de 1928 doit, en principe, avoir lieu dans la deuxième quinzaine de juillet. Après discussion, et en tenant compte de ce que, en 1921, une tournée a déjà été faite dans la partie occidentale des Pyrénées, il est décidé qu'en principe, celle de 1928 aura lieu dans la partie orientale des Pyrénées et comportera, si cela est possible, une pointe de quelques jours en Espagne. Cette tournée sera organisée sous la direction de M. Parmentier, vice-président, par le secrétaire du P. C. M., et par M. Genthial, secrétaire sortant.

### Frais de tournées.

M. BÈS DE BERG signale l'insuffisance des frais de tournées alloués aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. D'autres catégories de fonctionnaires que leur service amène à être en tournée pendant la moitié de l'année, et dont la situation est équivalente à celle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, ne pourraient certainement pas faire face à ces frais de tournées s'ils n'avaient que les allocations accordées aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. M. le Président examinera avec la Direction du Personnel ce qu'il est possible d'obtenir dans cet ordre d'idée.

### Révision des indemnités allouées aux fonctionnaires déplacés dans l'intérêt du service.

M. COLLIGNON avait signalé au Comité, dans sa séance du 9 novembre, qu'un arrêté du Ministre des finances, portant révision des tarifs des frais de déplacement des fonctionnaires appartenant à son Département, venait de paraître au *Journal officiel*.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que des décrets comportant une mesure analogue pour l'Administration des travaux publics vont aboutir à bref délai.

### Indemnités accordées aux ingénieurs des mines au titre du ministère du travail.

M. BÈS DE BERG informe le Comité d'une démarche faite à ce sujet par MM. Bès de Berg, Loiret et de Coutard au ministère du travail et par M. Piquenard, directeur au ministère. Elle a rappelé, en remettant au Ministre la lettre publiée dans le *Bulletin du P. C. M.*, que le plafond de l'indemnité de 1.000 francs actuellement allouée avait été porté, par décret du 13 décembre 1927, à 1.800 francs, et fait valoir que la modicité de cette augmentation lui donnait le caractère d'une aumône inacceptable. Elle a demandé que soit étudié le relèvement à 10.000 francs, pour les inspecteurs généraux et les ingénieurs en chef, et à 5.000 francs, pour les ingénieurs ordinaires, du maximum de l'indemnité. Des propositions au ministère des finances doivent être étudiées par le ministère du travail dans le sens d'une augmentation plus forte que celle qui est actuellement en vigueur. La question reste d'ailleurs à suivre, et M. le Président prie M. Bès de Berg de vouloir bien s'en occuper.



\* **Pensions des veuves en cas de décès résultant d'un accident en service commandé.**

M. DE COUVRARD a adressé, en décembre 1927, à M le Président du P. C. M., une note exposant les résultats de l'étude dont il avait été chargé à la séance du 12 avril 1927. Un résumé de cette note sera inséré dans le *Bulletin du P. C. M.*

Le Comité, après discussion, a estimé qu'il y avait lieu de surseoir à toute démarche jusqu'à ce que l'on ait des indications nouvelles sur le sort probable du projet de loi rapporté par M le député GROS.

**Assurances en cas d'accidents.**

Le Secrétaire du Comité a reçu du Syndicat des ingénieurs des T. P. E. une lettre en date du 15 décembre 1927, dans laquelle celui-ci signale que M d'Arbouville, 67, avenue de La Bourdonnais à Paris, qui s'est occupé, pour le Syndicat des ingénieurs T. P. E., des conditions d'assurances en cas d'accidents, désirerait entrer en relations à ce sujet avec les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

À cette lettre, le Secrétaire a répondu que la question serait soumise à l'Assemblée générale. L'ordre du jour de celle-ci, n'ayant pas permis d'aborder la question, elle est soumise au Comité.

Celui-ci décide d'informer les membres de l'Association par une circulaire qu'ils trouveront dans le *Bulletin du P. C. M.*, de la possibilité qui leur est ainsi offerte.

**Titre d'ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées**

M. WALL indique qu'il n'y a pas lieu de perdre de vue la question de dénomination des ingénieurs des ponts et chaussées et, en particulier, d'ingénieur ordinaire. Après examen, il semble que les dénominations anciennes d'ingénieurs ordinaires ne doivent pas être abandonnées à la légère, ce terme a, d'ailleurs bien qu'on ne le sache pas en général, une origine très ancienne et un sens analogue à celui de conseiller d'État « en service ordinaire ».

**Ingénieurs coloniaux.**

M. BEAU signale une réclamation de M Blondel, ingénieur des mines aux colonies, relative à la révision des traitements des ingénieurs coloniaux, pour lesquels la Commission Firman

a été l'analogue de la Commission Martin pour les ingénieurs du Métropolitain.

En raison des négociations actuellement poursuivies par le ministère des colonies, il n'y a pas lieu, actuellement, à intervention du Comité.

M. Beau saisira le Comité en temps utile, si une intervention paraît ultérieurement nécessaire.

La séance est levée à 18 heures.

*Le Président,*  
DUSUZEAU.

*Le Secrétaire,*  
FONTAINE.

---

### SEANCE DU 27 MARS 1928.

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. DUSUZEAU, Président.

Présents : MM. BÈS DE BERG, PARMENTIER, COLLIGNON, MALET, BEAU, CLAUDON, DE COUTARD, FONTAINE, GIRETTE, GENTHIAL, LUDINARD, RIDET, HÉMAR.

Excusés : MM. GEORGES, JACQUET, WAHL, BEAUFRÈRE.

#### **Brochure éditée par le P. C. M. au sujet de la refonte des traitements des fonctionnaires.**

M. LE PRÉSIDENT fait connaître qu'un certain nombre de réponses à la circulaire envoyée aux ingénieurs en chef au sujet de la propagation de cette brochure ont été reçues. La plupart des ingénieurs en chef estiment que le moment d'utiliser cette brochure n'est pas encore venu. Quelques-uns sont d'un avis contraire. M. le Président indique que le tirage des brochures est en cours et qu'elles seront adressées à chacun suivant ce qu'il a demandé.

#### **Frais de contrôle des distributions d'énergie électrique.**

Le Comité poursuit son action pour faire augmenter la part des frais de contrôle attribuée aux fonctionnaires du contrôle.

D'après les renseignements recueillis par le Président au ministère, l'arrêté du 29 février 1928 n'aura pas de conséquence

directe sur l'importance des frais attribués aux ingénieurs, puisque le total du crédit à distribuer ne sera pas modifié. C'est du moins l'assurance qui a été donnée par le Directeur des Forces hydrauliques. Mais en sera-t-il toujours ainsi? On peut éprouver quelque crainte à ce sujet. Aussi le Président a-t-il protesté énergiquement contre une mesure qui paraît n'avoir été prise que dans un but électoral, et qui, ne pouvant par ailleurs avoir aucune répercussion sur le prix de revient du kilowatt-heure, n'intéresse nullement le public.

#### **Commission Martin.**

La Commission Martin a tenu récemment plusieurs séances, notamment le 23 et le 26 mars. Elle doit se réunir le 28 et le 30 mars et examiner notamment, au cours de ces séances, la situation du personnel de l'enseignement. Il convient donc d'être prêts à répondre à une convocation éventuelle. M. LE PRÉSIDENT rappelle, à ce sujet, l'accord réalisé avec les représentants des ingénieurs de l'aéronautique, des manufactures de l'Etat et des P. T. T., dont il a été rendu compte dans la dernière séance du Comité. C'est suivant les bases de cet accord que sera réglée notre attitude vis-à-vis de la Commission Martin. M. LE PRÉSIDENT indique, toutefois, qu'il a eu connaissance de ce que, au cours d'une conférence récente, certains fonctionnaires moyens avaient pu faire valoir, pour présenter une demande de révision de leurs traitements, des arguments qui ne paraissent pas dénués de valeur.

Si satisfaction leur était accordée, il se pourrait que nous ayons à envisager une augmentation sur certains points de l'échelle des traitements que nous réclamons actuellement. LE PRÉSIDENT est tenu au courant de tout ce qui se discute devant la Commission Martin à chacune de ses réunions. Et, c'est d'après les résultats ultérieurs, qu'il redigera définitivement la notice qu'il remettra à la Commission, le jour où il sera convoqué.

#### **Frais de tournée.**

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que les inspecteurs des finances de tous grades reçoivent, pour leurs frais de tournée, une indemnité journalière de 50 francs et jouissent, en outre, des transports gratuits sur les chemins de fer.

Cette question sera suivie, comme cela a été indiqué lors de la dernière séance du Comité.

#### **Assurances en cas d'accidents.**

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance de la circulaire préparée, comme suite à la décision prise à la dernière séance du Comité, pour informer les membres de l'Association de la pos-

sibilité qui leur était offerte de s'assurer, auprès de M. d'Arbouville, assureur-conseil des ingénieurs T. P. E.

Après échange de vues, il est décidé qu'avant d'envoyer cette circulaire, de nouveaux renseignements seront recueillis, permettant de se rendre compte d'une manière plus précise des avantages offerts par M. d'Arbouville.

**Pensions des veuves en cas de décès résultant d'un accident en service commandé.**

M. DE COUTARD croit savoir que le projet de loi rapporte en juillet 1926 par M. le député Gros, tendant à étendre le bénéfice de la loi du 9 avril 1898, aurait été voté à la Chambre des députés. Il se renseignera sur ce point d'une manière plus précise. Dans l'affirmative, le Comité suivra d'une façon particulière la discussion de cette loi au Sénat.

**Révision du décret du 10 mai 1854, modifié par le décret du 14 mai 1908.**

A la suite d'une réclamation des architectes contre la participation du personnel des travaux publics à certains travaux, une Commission doit être constituée, comprenant divers représentants du ministère de l'intérieur, des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs T. P. E. et des architectes. Le Comité estime qu'il peut y avoir là une occasion nouvelle de demander le relèvement du plafond de 100.000 francs à 500.000 francs.

Il résulte, d'autre part, d'un échange de vues qu'il ne paraît pas opportun de demander un relèvement du taux des honoraires prévus à ce décret.

**Décorations.**

M. LE PRÉSIDENT rappelle l'action du Comité à ce sujet. Le contingent du ministère a augmenté au cours des dernières années. Il n'est pas admissible que le nombre des décorations des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines diminue. Un échange de vues a lieu, à ce sujet, au cours duquel on examine notamment l'éventualité de réclamer soit un contingent spécial pour les corps des ponts et chaussées et des mines, soit un pourcentage réservé.

La séance est levée à 17 heures.

Le Secrétaire,  
FONTAINE.

Le Président,  
DUSUZEAU.

## VI

# Documents

---

**Lettre du Ministère des travaux publics au Président du Conseil,  
Ministre des finances.**

Paris, le 2 février 1928

*Le Ministre a M le Président du Conseil, Ministre des finances*  
(Direction de la Comptabilité publique)

J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur les deux requêtes ci-jointes qui m'ont été adressées par l'Association professionnelle du personnel supérieur de l'Administration centrale des travaux publics et l'Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines et sont relatives aux inconvénients que présenteront, pour les intéressés, les dispositions qui seront prochainement mises en vigueur pour le paiement, par virement de compte, des traitements supérieurs à 3 000 francs

Les arguments présentés ne me paraissent pas sans valeur. Il semble bien, en effet, que la mesure nouvelle doive comporter une gêne pour les assujettis sans présenter aucun avantage réel pour le Trésor.

Les gros traitements n'ayant, au cours des dernières années, bénéficié que de majorations sensiblement inférieures à celles que subissait le coût de la vie, on peut raisonnablement admettre que la plupart des fonctionnaires moyens et supérieurs emploient, pour subvenir aux besoins de leurs familles, la totalité des sommes qui leur sont remises en fin de mois et ne font, par conséquent, que peu ou pas d'économies.

Dans ces conditions, qu'ils touchent leur traitement au guichet d'une banque ou à une Caisse du Trésor, la sortie de numéraire est la même.

Par contre, l'obligation qui leur est ainsi faite de passer dans un établissement de crédit, ouvert aux heures mêmes du travail des Administrations, constitue une gêne certaine qu'ils ignoraient avec le système actuel de caisse ouverte au siège même de l'Administration centrale.

Je vous serai donc très obligé de bien vouloir examiner si l'obligation qui vient d'être faite pour les fonctionnaires dont le traitement mensuel dépasse 3 000 francs ne pourrait être remplacée par une simple invitation à tous les fonctionnaires à user du virement pour recevoir leurs traitements, dans toute la mesure compatible avec leur commodité personnelle.

*Le Ministre des travaux publics,*  
Signé . Andre TARDIEU

**Remboursement des frais de déplacement alloués au personnel du service des mines pour la vérification des appareils à vapeur employés dans les services relevant du ministère de la guerre.**

(Extrait du *Journal officiel* de la République française  
du 13 mars 1928.)

Aux termes d'un décret en date du 8 mars 1928, rendu sur le rapport du Président du Conseil, Ministre des finances, du Ministre de la guerre et du Ministre des travaux publics, les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres, lorsqu'ils sont chargés, par l'autorité militaire, de procéder à la visite et aux épreuves des appareils à vapeur employés dans les divers services relevant du ministère de la guerre, sont remboursés de leurs frais de déplacement dans les conditions prévues au décret du 15 juin 1926, relatif aux frais de missions et de tournées du personnel des services extérieurs du ministère des travaux publics.

Le montant de l'indemnité et la classe de transport sont fixes conformément au tableau annexé à l'article 2 du décret du 15 juin 1926 précité.

Les dépenses résultant du paiement des indemnités visées à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus seront remboursées, par voie de virement de compte, au ministère des travaux publics par le ministère de la guerre.

---

**Indemnités pour frais de tournées des inspecteurs généraux, ingénieurs et ingénieurs T. P. E. des mines, au titre de l'inspection du travail.**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre du travail, de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales et du Président du Conseil, Ministre des finances;

Vu le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 95 du livre II du Code du travail et de la prévoyance sociale ainsi conçu :

« En ce qui concerne l'exploitation des mines, minières et carrières, les attributions des inspecteurs du travail sont confiées aux ingénieurs et contrôleurs des mines, qui, pour ce service, sont placés sous l'autorité du Ministre du travail »;

Vu l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919 concernant les indemnités de séjour et les avantages accessoires attribués aux fonctionnaires, agents et ouvriers des services civils de l'Etat;

Vu le décret du 4 janvier 1922 relatif à l'attribution des indemnités fixes pour frais de tournées et de frais de tournées payables sur état alloués aux inspecteurs généraux, ingénieurs et ingénieurs T. P. E. des mines, au titre de l'inspection du travail;

Vu les décrets des 8 janvier et 13 décembre 1927 portant modification du décret du 4 janvier 1922 précité,

Décète :

Article 1<sup>er</sup>. Le montant des indemnités fixes pour frais de tournées et le maximum des frais de tournées payables sur état alloués annuellement aux inspecteurs généraux, aux ingénieurs et aux ingénieurs T. P. E. des mines, au titre de l'inspection du travail sont, pour chaque emploi et pour chaque résidence, fixés par arrêté du Ministre du travail dans la limite des crédits budgétaires, sans que le montant des indemnités fixes puisse dépasser 3.000 francs et le maximum des frais sur état 750 francs.

Article 2. Les dispositions du présent décret auront effet du 1<sup>er</sup> janvier 1928.

Article 3. Les décrets des 4 janvier 1922, 8 janvier et 13 décembre 1927 sont abrogés.

Article 4. Le Ministre du travail, de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, et le Président du Conseil, Ministre des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Rambouillet, le 30 avril 1928.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République

*Le Président du Conseil, Ministre des finances,*

RAYMOND POINCARÉ.

*Le Ministre du travail, de l'hygiène, de l'assistance  
et de la prévoyance sociales,*

ANDRÉ FALLIÈRES.

---

### Moyens de transport.

*Extrait du rapport présenté au Conseil national économique par  
M. le baron Petiet, président de la Fédération nationale aéronautique, automobile, cycle et transports sur « les routes ».*

(Annexe du Journal officiel du 28 avril 1928.)

.....

#### ORGANISATION ADMINISTRATIVE. — LA FUSION DU SERVICE D'ÉTAT ET DU SERVICE VICINAL.

Nous sommes ainsi conduits au dernier problème dont nous ayons à entretenir le Conseil national économique et qui se rattache directement aux questions concernant la voirie départementale et communale, le problème de l'organisation administrative du service des routes.

On sait qu'il y a en France deux services de voirie, l'un d'Etat, le service des ponts et chaussées, qui relève du ministère des travaux publics; l'autre départemental, dit service vicinal, relevant du préfet et confié aux agents voyers. Le premier a la charge de l'entretien des routes nationales, le second la charge de l'entretien de la voirie départementale.

La loi organique du 10 août 1871 (article 46, alinéas 6 et 7) a confié aux conseils généraux le pouvoir de désigner les services chargés de la construction et de l'entretien des routes départementales, des chemins de grande communication et d'intérêt commun.

Actuellement, cinquante et un conseils généraux ont confié le service vicinal aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées, et ont réalisé la fusion des services de voirie : l'ingénieur en chef et ses collaborateurs du service des ponts et chaussées s'occupent, sous l'autorité du préfet, de l'administration et de l'entretien des routes départementales et des chemins vicinaux, et, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, des routes nationales.

Dans sept autres départements, les conseils généraux, sans aller jusqu'à la fusion complète, ont confié, à titre personnel, la direction du service vicinal à l'ingénieur en chef du département.

Dans les autres départements, les services sont complètement distincts.

Tout le monde est d'accord sur les inconvénients de cette dualité et sur les avantages de la fusion : elle permettrait des économies, une meilleure organisation de l'exploitation et des travaux, une meilleure utilisation du matériel et des matériaux,



une simplification et une unification de la réglementation, et, certainement, des facilités pour les usagers.

Mais, d'accord sur ce point, les opinions se séparent avec passion dès qu'il s'agit de savoir comment se fera cette fusion : se fera-t-elle au profit du corps des ponts et chaussées et du ministère des travaux publics, par rattachement à cette administration de la voirie départementale? Se fera-t-elle, en sens contraire, par voie de remise aux départements de la gestion des routes nationales, l'Etat conservant la charge des dépenses afférentes à ces routes, ce qui ferait de cette conception un vaste système de subvention?

Nous ne proposerons pas au Conseil national économique de prendre parti dans ce conflit. Il y a en celui-ci trop d'histoire depuis le moyen âge, ou sur cette même question s'opposaient « domanistes » et « seigneurs » — trop de théorie et de doctrine, partisans de la centralisation et partisans de la décentralisation — trop de politique aussi, prérogative des conseils généraux, nomination du personnel, etc., trop d'intérêts et d'esprit de corps enfin. À lui seul, ce serait un problème immense et qui demanderait une longue et difficile enquête, après elle il serait encore une solution incertaine. Depuis des siècles, l'histoire n'a pu le résoudre. Nous pensons que le problème de la réfection et de la mise en état de nos routes n'en dépend guère, et que ce serait un tort de vouloir lier ce qui peut être fait d'utile en cette matière à un débat si dangereux et qui remue le fond de notre vie publique. Tout en pensant qu'il serait souhaitable que la fusion pût se faire entre les deux services, nous nous bornerons donc à répéter seulement, parce que c'est une règle élémentaire de bonne gestion, que, à notre sens, toute solution est à écarter qui ne donnerait pas à celui qui fournit les fonds l'autorité sur les travaux et le contrôle de ceux-ci.

#### LE RATTACHEMENT AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU SERVICE DE VICINALITÉ DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Pour des raisons analogues, nous ne conseillerons pas au Conseil national économique de prendre parti sur la question plus modeste de savoir s'il convient ou non de rattacher au ministère des travaux publics le service de la vicinalité qui fonctionne actuellement au ministère de l'intérieur. Là encore, la dualité est certainement fâcheuse, bien des questions sont les mêmes et gagneraient à ne pas être réglées en deux endroits, par deux personnels, sous des directions différentes. Mais, au fond, le problème est le même que celui que nous venons d'indiquer, ou plutôt c'est le problème de la fusion qui se débat encore lorsqu'on discute du rattachement et l'opinion n'est pas moins partagée.

Nous croyons ici encore qu'il n'est pas nécessaire de résoudre ce problème pour apprécier ce qu'il y a à faire sur nos routes comme éléments de notre outillage national. Les questions que nous venons de soulever auraient leur vraie place dans une étude sur les simplifications possibles de l'administration française. Mais, si l'on y veut bien réfléchir, elles sont, au contraire, un des éléments du problème à résoudre : il s'agit de voir ce qui peut être fait pour nos routes à l'intérieur de l'organisation administrative actuelle et non de transformer d'abord cette organisation. Les questions économiques se posent à l'intérieur de la vie d'une nation; c'est mal les comprendre et rendre leur solution impossible que vouloir d'abord que la nation vive autrement qu'elle ne vit.

CONCLUSIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE SUR LE RAPPORT DE M. LE BARON PETIET, PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE, AÉRONAUTIQUE, AUTOMOBILE, CYCLE ET TRANSPORTS, RELATIF AUX « ROUTES ».

### I. — *Routes nationales.*

1° En ce qui concerne les routes nationales, dans la situation financière actuelle, les dépenses d'entretien et de remise en état ne peuvent être effectuées que sur les ressources générales du budget;

2° La méthode suivie par l'administration qui consiste à maintenir les routes dans l'état où elles sont et à affecter le surplus des ressources disponibles à la remise en état d'itinéraires choisis est la méthode la plus sûre et celle qui s'adapte le mieux à la situation;

3° Les travaux de remise en état et d'entretien de nos routes ne sont pas susceptibles d'être différés. Par conséquent, si l'on veut que la réfection de nos routes se poursuive dans des conditions utiles, il est indispensable que le Gouvernement propose et que le Parlement inscrive chaque année au budget des travaux publics des crédits aussi élevés que possible, en entendant par là qu'ils devront en tout cas être assez élevés non seulement pour maintenir les routes dans leur état actuel, ce qui serait exclusif de toute amélioration, mais pour faire chaque année des travaux de remise en état assez étendus pour que ceux-ci soient terminés en 1929 et au plus tard en 1930 sur les routes de grands itinéraires dont la liste a été arrêtée par l'administration.

Il serait souhaitable de porter à la connaissance des associations touristiques qualifiées non seulement le programme des travaux de réfection des grands itinéraires, mais l'état des travaux au fur et à mesure qu'ils sont exécutés;

4° L'administration devrait mettre dès maintenant à l'étude auprès du conseil général des ponts et chaussées les travaux qui seraient à entreprendre lorsque la remise en état des routes ci-dessus serait terminée.

## II. — Matériaux et entretien.

5° Il y aurait lieu d'examiner s'il ne serait pas possible d'appliquer aux matériaux de réfection et d'entretien des routes des tarifs de transport plus réduits qui permettraient de mieux organiser l'utilisation des matériaux de nos carrières, et d'étendre le rayon dans lequel on aurait recours à ceux qui pourraient être fournis au titre des prestations en nature.

Les mesures utiles devraient être prises pour que le prix des matériaux ne suive pas presque automatiquement le prix de la main-d'œuvre et le rendement de celle-ci, comme cela est presque inévitable pour de petites entreprises travaillant d'une façon quelquefois intermittente.

Au contraire, il y aurait lieu de permettre l'extension — voire même l'installation — d'exploitations convenablement outillées, travaillant à plein rendement et susceptibles, de ce fait, de mettre à la disposition des services intéressés les matériaux nécessaires à des prix convenables (en leur donnant, notamment, une sécurité d'avenir suffisante permettant d'établir et d'amortir les installations nécessaires).

6° En raison des prix atteints par le goudron, il y aurait lieu d'étudier avec soin les divers procédés qui peuvent être utilisés concurremment avec le goudronnage, silicatage, béton, ciments, etc., sous la réserve expresse toutefois que les revêtements envisagés ne nuisent en rien à l'utilisation de la route par tous les autres usagers et notamment par ceux qui emploient la traction animale.

## III. — Les routes autres que les routes nationales.

7° En ce qui concerne les routes autres que les routes nationales, tout en réservant l'examen qui devra être fait de cette question lorsque la situation financière serait redevenue normale, les propositions qui ont pour objet de faire passer au budget de l'Etat la charge de tout ou partie des dépenses actuellement supportées par les départements ou les communes ne peuvent être utilement examinées, tant que la situation financière reste aussi difficile et incertaine, le budget de l'Etat ne permettant déjà pas de faire face d'une manière satisfaisante aux dépenses d'entretien et de remise en état des routes nationales.

8° En tout cas, il convient d'écarter toute conception qui séparerait l'autorité qui distribue les fonds et celle qui est responsable de l'emploi de ceux-ci. Tout système de subventions de l'Etat, s'il devait s'étendre et se généraliser, devrait avoir pour contre-partie le contrôle de l'Etat sur les projets et sur l'exécution des travaux.

#### IV. — *La fusion des services.*

9° La fusion des services qui s'occupent de la voirie tant nationale que départementale et communale, améliorerait sensiblement l'exploitation de notre réseau routier. Elle rendrait possibles des économies de personnel et de matériel, éviterait la concurrence que peuvent se faire ces divers services, permettrait de centraliser l'acquisition des matériaux, et d'utiliser dans les meilleures conditions les matériaux, le matériel et le personnel. Elle serait profitable également aux usagers en unifiant et en simplifiant les mesures de police et la réglementation.

#### V. — *Dispositions diverses.*

10° En présence de l'intensité de la circulation automobile, il est nécessaire que toutes les dispositions utiles soient prises pour faciliter la circulation des piétons et des bicyclettes et pour garantir leur sécurité, par l'établissement de bandes réservées ou sous toute autre forme qui paraîtrait convenable. Le Conseil national économique appelle particulièrement sur ce point l'attention des pouvoirs publics.

NOTA. — Nous signalons également le rapport présenté par M. de Peyrion, président du Comité central des houillères de France, « sur les combustibles solides, houille » et celui présenté par M. Guiselin, ingénieur, délégué de la Confédération des travailleurs intellectuels, sur « les combustibles liquides », parus également en annexe au *Journal officiel* du 28 avril 1928.

---

**Postes d'Ingénieurs ordinaires actuellement vacants  
ou susceptibles de le devenir prochainement.**

---

Privas : services ordinaire, vicinal et de chemin de fer.  
Les Sables-d'Olonne : service maritime.  
Nantes : service maritime.  
Rodez : services ordinaire et vicinal.  
Mulhouse : services ordinaire, vicinal et de chemin de fer.  
Saint-Julien (Haute-Savoie) : service ordinaire.  
Niort : services ordinaire, maritime et de navigation.

SERVICES DE VACHÉS.

1<sup>o</sup> *Ministère de la marine.*

Toulon : Direction des travaux maritimes (2 postes).

*Nature des travaux à exécuter* : travaux à la mer (digues, quais, moyens d'accostage).

Travaux à terre (casernements, distributions d'eau, parcs à mazout, installations de centres d'aéronautique, magasins souterrains, batteries de côte, etc.).

L'ensemble de ces travaux offre une grande variété et le plus grand intérêt au point de vue de l'art de l'ingénieur.

*Importance des travaux à exécuter* : environ 55 millions par an.

*Personnel d'exécution.* — Les ingénieurs des ponts et chaussées ont sous leurs ordres des ingénieurs des directions de travaux, des agents techniques et des ouvriers des arsenaux.

*Rémunération.* — Traitement du grade.

Indemnité de résidence de 1.245 francs, plus 12 p. 100.

Allocation spéciale de 9.000 francs (ingénieur ordinaire de 1<sup>o</sup> ou de 2<sup>o</sup> classe).

*Assimilation.* — Ingénieur ordinaire de 2<sup>o</sup> classe : lieutenant de vaisseau; ingénieur ordinaire de 1<sup>o</sup> classe : capitaine de corvette.

2<sup>o</sup> *Ministère du commerce et de l'industrie.*

Service de l'aéronautique et des transports aériens

3° Algérie.

Bougie.

4° Afrique équatoriale française

Deux postes d'ingénieurs de 2<sup>e</sup> ou de 3<sup>e</sup> classe.

Remunération — Solde 26 000 à 32 000 francs, suivant le grade.

Supplément colonial égal à la solde, complément de solde de 10.000 à 15 000 francs, suivant le grade

Indemnité de zone variable de 12 à 15 francs par jour.

Les candidats desirant de poser leur candidature à l'un des postes ci-dessus énumérés devront faire parvenir sans délai leur demande au ministère des travaux publics (1<sup>er</sup> Bureau du Personnel).

En ce qui concerne les postes figurant sous la rubrique « Services détachés », les demandes de renseignements complémentaires devront être adressées *directement* au ministère de la marine (Service des Travaux maritimes), au ministère du commerce (Direction de l'Aéronautique) au Gouvernement général de l'Algérie (Direction des Travaux publics) et au ministère des colonies (Inspection générale des Travaux publics).

---

## VII

### Divers

---

#### Vente de collections de publications périodiques de 1927.

Un certain nombre de publications périodiques de 1927, après avoir circulé entre les abonnés, ont fait retour à l'Association.

Les collections ci-après sont mises à la disposition des camarades, désireux de s'en rendre acquéreur.

	fr.
<i>Aéronautique</i> . . . . .	15 »
<i>Fémina</i> . . . . .	15 »
<i>Illustration</i> . . . . .	30 »
<i>Q S T [français et Radioélectricité réunis]</i> . . . . .	15 »
<i>X Information</i> . . . . .	5 »

Les frais de port sont à la charge des bénéficiaires. Prière d'adresser les demandes à M. Houbin, 5, rue de l'Assomption, Paris (16<sup>e</sup>).

---

#### Publications périodiques 1928.

Plusieurs camarades ont demandé à souscrire des abonnements au *Génie civil*; une place 3<sup>e</sup> rang reste encore disponible.

Les camarades qui voudraient recevoir cette publication sont priés de s'adresser à M. Houbin, 5, rue de l'Assomption, Paris (16<sup>e</sup>).

---

## Tournée 1928.

*Circulaire adressée aux membres de l'Association  
le 5 mai 1928.*

La tournée projetée en Algérie pour 1928 ayant dû être renvoyée à l'année suivante, faute du temps matériel nécessaire pour l'organiser avant les élections (*Bulletin* n° 1, 1928, page 45), le Comité a décidé d'organiser cette année, dans les Pyrénées, une autre tournée, qui comprendra deux parties comme en 1927, les camarades restant libres de participer, soit à l'une ou à l'autre de ces deux parties, soit à l'ensemble.

La première partie de la tournée, d'une durée de cinq jours, s'effectuera dans les départements de la Haute-Garonne, de l'Ariège et des Pyrénées-Orientales. On partira de Toulouse pour se rendre en chemin de fer à Montrejeau, puis de là, en auto-car, à Luchon, Ax-les-Thermes, Font-Romeu, Vernhet-les-Bains, Perpignan et Cerbère.

La deuxième partie de la tournée, d'une durée de six jours, s'effectuera en Espagne et comprendra le trajet approximatif suivant, entièrement en auto-car : Cerbère, Portbou, San Felice de Guixolo, Barcelone, Igualada, Cervera, Tremp, Sort, Col de la Bonaigua, Val d'Aran, Luchon. Un séjour d'une journée complète étant réservé à Barcelone.

Au cours de la tournée, le Comité envisage notamment la visite des usines de Saint-Béat, du transpyrénéen d'Ax-les-Thermes à Puigcerda, des travaux de la Société méridionale de transport de force, du port de Barcelone, du barrage de Tremp, etc...

La tournée commencerait le lundi 16 juillet, à Toulouse. La partie française se terminerait le vendredi 20 à Cerbère, et la partie espagnole le jeudi 26 au soir à Luchon.

Les camarades désireux de prendre part à la tournée voudront bien le faire connaître le plus tôt possible et avant le 20 mai, délai de rigueur, à M. Houbin, 5, rue de l'Assomption, Paris (16<sup>e</sup>), en indiquant le nombre de personnes de leur famille qui se joindront à eux et à quelle fraction de la tournée ils participeront (partie française, partie espagnole, ou ensemble).

Chaque camarade désireux de prendre part à tout ou partie de la tournée voudra bien faire parvenir à M. Houbin, en même temps que son adhésion, une provision fixée uniformément à 50 francs (1), quel que soit le nombre des personnes de sa famille qui l'accompagneront.

---

(1) Il est rappelé que le versement de la provision peut être effectué sur le compte courant postal n° 868-81, Paris, ouvert au nom de M. Houbin, 5, rue de l'Assomption, Paris (16<sup>e</sup> arr.)



Conformément aux décisions du Comité (*Bulletin* n° 5 de 1926), seules seront retenues les adhésions accompagnées du versement de la provision.

Dès réception des adhésions, seront établis le programme définitif et l'évaluation des dépenses, celles-ci nécessitant la connaissance approximative du nombre des participants.

Ces renseignements seront portés immédiatement à la connaissance des camarades ayant adhéré à la tournée, en même temps qu'il sera demandé de compléter le versement de leur provision (un quart environ de la dépense totale), à ceux qui maintiendront leur adhésion et s'engageront définitivement.

La première provision de 50 francs sera remboursée aux camarades qui feront connaître leur intention de renoncer à la tournée, mais seulement dans le délai de huit jours après réception de la seconde circulaire.

LE COMITÉ.

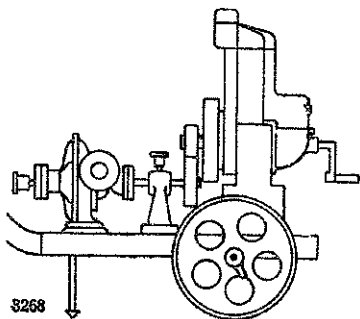
---

Le Gérant : M. LE CREURER,  
117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (6<sup>e</sup>).

---

**Pompez le goudron  
les silicates  
ou le bitume**

comme de l'eau claire avec la Pompe Mouvez. Construite dans une usine modèle par des techniciens expérimentés cette pompe est spécialement conçue pour les liquides épais et visqueux. Elle ne présente ni clapet, ni soupape, ni ailettes, toutes causes de pannes et d'usure; le fluide passe à l'intérieur sans changement de direction ni de vitesse. L'absence de frottements et une vitesse lente, une grande simplicité mécanique en font la pompe parfaite dans les cas difficiles.



**POMPES  
MOUVEX**

Demandez renseignements à A. PETIT,  
Ing. E.C.P., Hydraulicien - 8, rue  
du Sabel - PARIS (12<sup>e</sup>)

# POUR DEVENIR INGÉNIEUR

DES TRAVAUX PUBLICS — TOPOGRAPHE — ARCHITECTE  
MÉCANICIEN — ÉLECTRICIEN — MÉTALLURGISTE — DE MINES  
SUIVEZ L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET SCIENTIFIQUE

**SUR PLACE ou PAR CORRESPONDANCE**

DE L'ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS, DU BATIMENT  
ET DE L'INDUSTRIE

**(L'ÉCOLE CHEZ SOI)**

la première école d'enseignement PAR CORRESPONDANCE  
fondée en Europe, créée en 1891, 383 cours, 204 professeurs,  
la seule au monde avec vaste école d'application de 7 hectares

Renseignements gratuits sur demande à la Direction de l'École,  
14, rue du Sommerard, Paris-V<sup>e</sup>.