

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^{IE}

Éditeurs militaires

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

SOMMAIRE

- I. — Nominations, mutations, retraites.
 - II. — Modifications à la liste générale des ingénieurs.
 - III. — Procès-verbaux des séances du Comité (séance du 8 mai 1928).
 - IV. — Programme définitif de la tournée de 1928.
 - V. — Documents : A. — Décret du 3 mai 1928 concernant les frais de déplacement des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. — Décret du 6 mai 1928 relatif aux traitements des adjoints techniques des ponts et chaussées et des mines.
B. — Correspondance : Lettre du Ministre des travaux publics à M. le Président du P. C. M., au sujet des « Frais généraux du contrôle des distributions d'énergie électrique ». — Lettre-circulaire du Ministre des travaux publics au sujet des prix décernés aux meilleurs mémoires insérés pendant l'année 1926 dans les *Annales des Ponts et Chaussées*. — Lettre de M. le Président du P. C. M. au Président du Conseil, Ministre des finances, concernant les allocations familiales des fonctionnaires.
 - VI. — Assurances en cas d'accidents.
 - VII. — Abonnements collectifs.
 - VIII. — Postes d'ingénieurs actuellement vacants ou susceptibles de le devenir prochainement.
-

I

Nominations, mutations, retraites.

Par décret du 9 mai 1928, M. LAUNAY (François), directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale au ministère des travaux publics, a été nommé conseiller d'Etat en service extraordinaire, en remplacement de M. GUILLAUME, appelé, sur sa demande, à d'autres fonctions.

Par arrêté du 10 mai 1928, M. LÈVESQUE, inspecteur général de 1^{re} classe des ponts et chaussées, chargé du contrôle de l'exécution du budget, a été maintenu, pour l'année 1928, dans les fonctions de président du comité des inspecteurs généraux chargés du contrôle de l'exécution du budget du ministère des travaux publics.

Par arrêté du 10 mai 1928, M. MARI-NI, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, remis par le ministère des colonies à la disposition de l'administration des travaux publics, a été placé, sur sa demande, dans la situation de disponibilité sans traitement pour convenances personnelles.

L'effet de cette disposition remontera au 28 mai 1927.

Par décret du 11 mai 1928, M. Albert MATHIEU, sénateur, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, a été chargé, à titre de mission temporaire gratuite, des fonctions de président du conseil supérieur des chemins de fer.

Par décret en date du 12 mai 1928, M. CHEVAUX (Claude-Henri), ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Tunis, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 1^{er} janvier 1929, par application de l'article 8 paragraphe 1^{er}, de la loi du 14 avril 1924.

Conformément aux dispositions de l'article 33, paragraphe 5, de la loi du 30 décembre 1913, M. Chevaux cessera ses fonctions à la même date.

Par arrêté du 12 juin 1928, M. CHALOS, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des

ponts et chaussées à Cherbourg, a été attaché, sur sa demande, à la résidence de Paris, à dater du 1^{er} août 1928, au service central d'études techniques, en remplacement de M. BESSE, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 12 juin 1928, M. FLEURY, ingénieur des ponts et chaussées, remis par le ministère de la marine à la disposition de l'administration des travaux publics, a été adjoint à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de la Manche.

Il assurera, en outre, provisoirement, l'intérim de la direction du service des travaux maritimes de Cherbourg.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} juin 1928.

M. Fleury sera chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} août 1928, à la résidence de Cherbourg, de l'arrondissement du Nord du service maritime du département de la Manche, en remplacement de M. CHALOS, appelé à une autre destination.

Par décret du 13 juin 1928, M. LAGRANGE (Claude-Alcide), ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Aurillac, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 16 novembre 1928, par application de l'article 8, paragraphe 1^{er}, 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. LAGRANGE cessera ses fonctions à la même date, sur sa demande.

Par arrêté du 15 juin 1928, M. COYNE, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Brest, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe, a été chargé, à dater du 1^{er} juillet 1928, à la résidence de Paris, du service spécial d'aménagement de la Haute-Dordogne.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

II

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

A) SOCIÉTAIRES PERPÉTUELS.

M. HERREMAN (Pierre), I. O. P.

B) ADHÉSIONS A L'ASSOCIATION.

M. CONTE (Joseph), I. O. P.

C) DÉCÈS.

MM.

DELPIT, I. G. P.

RENAUD (M.), I. C. P., en retraite.

D) CHANGEMENTS OU COMPLÉMENTS D'ADRESSE.

1. Ponts et chaussées.

a) INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

M. AROLES, villa Marie, Argelès-sur-Mer (Pyrénées-Orientales).

b) INGÉNIEURS EN CHEF.

MM.

HARDEL, ingénieur en chef, Hai-Ho, Conservancy Commission, Tien-Tsin (Chine).

HÉGLY, 31, rue de Nancy, Metz.

LEFÈVRE, 19, rue Vannier, Saigon.

PERRET (Henri), 66, boulevard Notre-Dame, Marseille.

RIBOUD, 5, rue Danton, Paris (5^e).

c) INGÉNIEURS ORDINAIRES.

MM.

ADAM (Paul), 5, rue Saint-Martin, Villeneuve-le-Roi (Seine-et-Oise).

AIMONT, 10, port Saint-Etienne, Toulouse.

ARNOULD, en congé, 10, rue Oudinot, Paris (7^e).

BARBER, 13, avenue de l'Hôtel-Oriental, Alger.

BLOSSET, Pointe-Noire (Afrique équatoriale française).

BOUBY, 2, place du Croisic, Nantes.

CHALOS, 28, rue des Saints-Pères, Paris (7^e), à dater du 1^{er} août 1928.

COYNE, 1, place Valhubert, Paris (13^e)
DONIZEAU, 1 bis, rue Sainte-Marie, Montluçon.

DROUJIN, 17, avenue Coulet, Oran.

GENY, 10, rue de l'Esplanade, Metz.

JOIGNEAU, 17, cours Washington, Agen
LEVAL, en congé, 36, rue des Plantes, Le Mans.

LEVY (Louis-Alexandre), 7, rue Larmiguière, Paris (5^e).

MERMIER, 20, boulevard Diderot, Paris (12^e).

MONSENERGUE, hôtel Beauséjour, rue Grande-Vallée, Cherbourg.

QUERON, 5, rue d'Avon, Fontainebleau.

RAMBAUD (Pierre), 99, venue de Néuis, Montluçon.

ROGIER, 11, boulevard Jean-Jaurès, Draguignan.

TRUMÉLET, en congé, 3, rue Henri-Duchêne, Paris (15^e).

II. Mines.

a) INGÉNIEURS EN CHEF.

M. DAUVERGNE, 8 bis, avenue des Sycomores, villa Montmorency, Paris (16^e)

b) INGÉNIEURS ORDINAIRES.

MM.

BLUM-PICARD, 21, avenue Foch, Metz.

GOURSAT, 11 bis, rue de Navarre, Paris (5^e).

ERRATUM AU BULLETIN N° 1.

Page 21, lire : S. BAUDELAIRE, port autonome du Havre (au lieu de : Bordeaux).

III

Procès-verbaux des séances du Comité

SEANCE DU 8 MAI 1928.

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

Présents : MM. BÈS DE BERG, BEAU, BEAUTRÈRE, CLAUDON, FONTAINE, GIRETTE et ILMAR.

Excusés : MM. PARMENIER, COLLIGNON, GEORGES, JACQUET, MALET, WAHL, DE COUTARD, GENTHIAL, LUDINARD et RIDET.

Commission Martin.

La Commission Martin continue à siéger, sans que ses séances — qui d'ailleurs paraissent n'aboutir qu'à peu de résultats pratiques — intéressent le P. C. M. M. LE PRÉSIDENT, en même temps que de ses délibérations, se tient au courant du travail de revision des traitements et d'indemnités diverses qui se poursuit actuellement au ministère des finances, et saisira, s'il y a lieu, le Comité dans le cas où des renseignements intéressants seraient, à ce sujet, portés à sa connaissance.

Rectification au procès-verbal de l'Assemblée générale.

LE PRÉSIDENT donne connaissance au Comité d'une lettre, en date du 3 avril dernier, dans laquelle le camarade Pousset signale que le procès-verbal de l'Assemblée générale (*Bulletin* n° 1, page 58, avant-dernier alinéa) attribue à son intervention, relativement à la fusion des services de voirie, un sens tout à fait inexact.

Le Comité reconnaît qu'une erreur a été commise, erreur qu'excuse la confusion qui régnait dans l'Assemblée après le départ du Ministre.

En réalité, le camarade Pousset avait appelé l'attention du Comité sur les projets de fusion qui étaient étudiés par d'autres Associations de fonctionnaires et sur la nécessité, pour le P. C. M., de suivre attentivement ce mouvement, afin de ne pas se

trouver un jour ou l'autre en face de projets de loi présentés comme ayant, par ailleurs, l'agrément de la majorité des fonctionnaires intéressés et risquant d'être votés sans débats.

Le Président avait répondu que le Comité et lui-même ne perdaient pas de vue cette grave question; mais que, pour le moment, l'opposition du Ministre de l'intérieur à toute idée de fusion restait irréductible. Si l'affaire était reprise dans l'avenir, d'une manière ou d'une autre, le P. C. M. interviendrait avec toute la fermeté nécessaire.

Rendement.

Dans son rappel à l'Assemblée générale (*Bulletin* n° 1, pages 50-51), le Comité avait signalé la situation défavorable que le reclassement ordonné par la loi du 7 décembre 1927 allait créer. pour quelques camarades nommés à la suite de l'examen professionnel. Des ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe, déjà âgés, risquaient de se trouver reculés à un rang tel qu'ils perdraient tout espoir d'obtenir jamais le grade d'ingénieur en chef.

Le Comité avait observé que, l'avancement des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines ayant lieu exclusivement au choix, nul doute que le Comité d'avancement ne tienne un compte raisonnable de cette situation, que les ingénieurs en chef et les inspecteurs généraux ne manqueraient pas de faire ressortir dans leurs propositions.

Or, cette question a donné lieu à deux interventions de sens opposé d'ailleurs.

Le 10 avril dernier, le Président a reçu d'un camarade ingénieur au corps des mines, grand blessé de guerre, une protestation énergique contre la décision prise par le Comité. Il demande que la loi du 7 décembre soit appliquée intégralement et que l'on ne marchandé pas, à ceux qui ont souffert de la vie des tranchées, des avantages qu'il est équitable de leur donner sur ceux qui sont restés à l'arrière.

D'autre part, un autre camarade signale une conséquence vraiment paradoxale de la loi dont il s'agit, et de la définition aujourd'hui légale de « l'unité combattante ». Le temps passé entre le 10 novembre 1918 (fin des hostilités) et le 24 octobre 1919 va pouvoir être compté comme temps passé dans des unités combattantes. En sorte que des fonctionnaires restés mobilisés dans ces unités pour faire l'occupation pourront bénéficier, aussi bien que ceux qui combattaient encore effectivement dans des théâtres lointains d'opération, d'avantages dont seront privés des camarades plus âgés, restés pendant toute la guerre dans les tranchées, mais réformés pour blessures ou maladies avant le 10 novembre 1918.

Cette disposition serait de nature à causer à des camarades se trouvant dans la même situation que l'ingénieur des mines, auteur de la première lettre, un préjudice autrement considérable que celui qui pourrait résulter d'un choix particulier en

faveur des quelques rares camarades auxquels on ne voudrait pas rendre impossible l'accès au grade d'ingénieur en chef.

Le Comité, après échange de vues et discussion, estime qu'il est impossible de songer à une modification nouvelle de la législation sur les reclassements pour services militaires.

Il constate que, si les imperfections de cette législation sont indéniables, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines en souffriront moins que tous les corps de fonctionnaires pour lesquels l'avancement au choix n'est pas la règle unique.

Il conseille aux camarades que le reclassement, opéré conformément à la loi, aura rétrogradés, et qui seraient l'objet de propositions d'avancement, de faire connaître à leurs chefs directs les motifs exceptionnels, services civils ou services militaires, qu'ils pourraient faire valoir pour appuyer ces propositions.

Le Comité, par ailleurs, décide de ne pas retenir la suggestion qui lui est soumise par un camarade et en vertu de laquelle *tous les ingénieurs, régulièrement proposés au choix et ayant quatre années de service dans leur classe au 5 juillet 1928, passeraient automatiquement à la classe supérieure.*

Si cet avancement à quatre ans est appliqué, en fait, à peu près dans tous les corps de fonctionnaires, comme le remarque l'auteur de la proposition, cette mesure équivaldrait à la suppression du choix qui doit rester la règle pour les corps des ponts et chaussées et des mines.

Assurances en cas d'accidents.

Il résulte de renseignements pris à la suite de la dernière réunion du Comité que les taux offerts par M. d'Arbouville paraissent avantageux et que, pour obtenir d'autres agents d'assurances des avantages du même ordre, il faudrait leur garantir tout d'abord une masse de cotisants importante, par exemple, suivant la suggestion de l'un d'eux, en assurant d'office tous les membres du P. C. M. pour une somme minime par relèvement du taux des cotisations, chaque membre étant libre ensuite de s'assurer individuellement pour une somme plus importante. M. d'Arbouville, qui assure déjà les ingénieurs T. P. E., n'a pas besoin de la constitution préalable d'un groupement d'assurés, et ne pose pas cette condition préalable. Dans ces conditions, le Comité est d'avis qu'il y a lieu, dans le prochain *Bulletin*, de faire connaître aux camarades ses propositions.

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

M. LE PRÉSIDENT rappelle qu'un décret du 13 décembre 1927 a porté de 1.000 francs à 1.800 francs le plafond de l'indemnité allouée par le Ministre du travail aux ingénieurs, et que le P. C. M. poursuit le relèvement de ce plafond à 10.000 francs pour les inspecteurs généraux et ingénieurs en chef, à 5.000 francs pour les ingénieurs ordinaires. Ce relèvement peut être obtenu, d'une part, au moyen d'allocations à provenir de la Caisse autonome des ouvriers mineurs; d'autre part, sous forme de frais fixes accordés par le Ministre du travail. Si, en ce qui concerne la Caisse autonome, un résultat a été obtenu, il semble que, du côté du ministère du travail, des efforts soient à poursuivre. Il résulte des renseignements fournis par M. le Président qu'il y aurait entre le ministère du travail et le ministère des finances certaines difficultés en ce qui concerne les crédits à allouer.

D'autre part, un décret en date du 30 avril 1928 relève le plafond des frais fixes à 3.000 francs pour les inspecteurs généraux et ingénieurs des mines (et pour les ingénieurs T. P. E.), ce qui est tout à fait insuffisant. M. le Président et M. Bès de Berc feront, à ce sujet, les démarches nécessaires.

. L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17 h. 30

Le Président,
DUSUZEAU.

Le Secrétaire,
FONTAINE.

IV

Tournée du 17 au 27 juillet 1928

PROGRAMME DÉFINITIF.

I. — PARTIE FRANÇAISE.

(1^{re} journée (mardi 17 juillet).

Rassemblement à Bagnères-de-Luchon à 9 heures, 14, avenue Alexandre-Dumas, aux bureaux de la Compagnie d'électricité industrielle.

Visite des usines de la Compagnie d'électricité industrielle. — Centrale du lac d'Oo. — Centrales de la Pique supérieure et de la Pique inférieure. — Déjeuner à Bagnères-de-Luchon.

L'après-midi, excursion à Superbagnères par le chemin de fer à crémaillère.

2^e journée (mercredi 18 juillet).

Départ de Bagnères-de-Luchon en autocar. — Saint Béal. — Frontignan. — Col du Portet-d'Aspet. — Castillon. — Saint-Girons. — Aperçu de l'usine de Lacour. — Déjeuner à Saint-Girons.

Saint-Girons. — Massat. — Col des Caougnous. — Col de Port. — Tarascon-sur-Ariège. — Visite de l'usine en construction de Sabart. — Ax-les-Thermes.

3^e journée (jeudi 19 juillet).

Départ d'Ax-les-Thermes en autocar. — L'Hospitalet. — Col de Puymorens. — Latour-de-Carol. — Visite des ouvrages du chemin de fer transpyrénéen entre Ax-les-Thermes et Latour-de-Carol. — Font-Romeu. — Visite du réservoir de la Bouillouse et déjeuner.

La Bouillouse. — Col de Casteillon. — Barrage de Puyvalador. — Mont-Louis. — Vernet-les-Bains.

4^e journée (vendredi 20 juillet).

Départ de Vernet-les-Bains en autocar. — Casteil. — Montée

à l'abbaye de Saint-Martin-du-Canigou. — Retour à Casteil et à Vernet-les-Bains pour déjeuner.

Vernet-les-Bains. — Prades. — Perpignan. — Canet plage. — Retour à Perpignan.

5^e journée (samedi 21 juillet).

Départ de Perpignan en autocar. — Mas-Sabole. — Trouillas. — Pont de Céret. — Amélie-les-Bains. — Visite des gorges du Mondoni. — Pas-du-Loup. — Forge-del-Migt. — Le Tech. — La Preste. — Déjeuner.

La Preste. — Céret. — Bains du Boulou. — Argelès-sur-Mer (1). — Retour à Perpignan.

II. — PARTIE ESPAGNOLE.

6^e journée (dimanche 22 juillet).

Départ de Perpignan en autocar. — Le Perthus. — Figueras. — Castellon-de-Ampurias. — La Escala. — Visite des ruines romaines d'Ampurias. — Déjeuner à La Escala.

La Escala. — Palamos. — San-Féliu-de-Guixols.

7^e journée (lundi 23 juillet).

Départ de San-Féliu-de-Guixols en autocar. — Llagostera. — Blanès. — Arenys-del-Mar. — Caldetas. — Déjeuner.

Caldetas. — Mataro. — Barcelone. — Visite de la ville.

8^e journée (mardi 24 juillet).

Séjour à Barcelone.

Le matin : visite du port et des travaux de l'exposition au parc de Montjuich.

L'après-midi : visite de l'usine élévatoire des eaux. — Excursion à la Rabassada et à Tibidabo.

9^e journée (mercredi 25 juillet).

Départ de Barcelone en autocar. — Montserrat. — Visite du monastère de Montserrat. — Igualada. — Déjeuner.

Igualada. — Cervera. — Tarrega. — Bellpuig. — Lérida.

(1) Les personnes ne prenant part qu'à la partie française et qui quittent la tournée le soir de la journée du 21 juillet seront conduites à Cerbère, où elles pourront prendre le train pour Perpignan et Paris à 18 h. 39.

10^e journée (jeudi 26 juillet).

Départ de Lérida en autocar. — Balaguer. — Visite du barrage de Camarasa. — Artésa de Segre. — Déjeuner.

Artesa-de-Segre. — Visite des travaux d'amorce du transpyrénéen Lérida - Sort - Oust - Saint-Girons. — Tremp. — Visite du barrage de Tremp. — Dîner et coucher à Tremp.

11^e journée (vendredi 27 juillet).

Départ de Tremp en autocar. — Pobla-de Ségur. — Gorges du Nognera Pallaresa. — Sort. — Col de la Bonaigue. — Viela. — Déjeuner.

Viela. — Val-d'Aran. — Pont-du Roi. — Saint Bât. — Bagnères-de Luchon.

V

Documents

A. — *Décrets.*

**Frais de déplacement des ingénieurs des ponts et chaussées
et des mines.**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Président du Conseil, Ministre des finances,

Vu le décret du 10 mai 1851, modifié par le décret du 14 mai 1908, relatif au règlement des honoraires et frais de déplacement dus aux ingénieurs des ponts et chaussées pour leur intervention dans les affaires d'intérêt communal ou privé;

Vu le décret du 10 mai 1851 relatif au règlement des honoraires et frais de déplacement dus aux ingénieurs des mines pour leur intervention dans les affaires d'intérêt départemental, communal ou privé;

Vu l'article 9 de la loi de finances du 18 octobre 1919;

Vu le décret du 15 juin 1926 fixant les indemnités pour frais de mission, de tournée et de transport alloués aux fonctionnaires et agents des services extérieurs du ministère des travaux publics;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. Les frais de séjour des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines et, s'il y a lieu, des agents sous leurs ordres, pour leur intervention dans les affaires d'intérêt départemental, communal ou privé, leur sont remboursés dans les conditions et aux tarifs prévus pour les missions, déplacements et tournées qu'ils effectuent pour le compte de l'Etat.

Sont abrogés en ce qu'ils ont de contraire aux dispositions qui précèdent :

L'article 3 du décret du 10 mai 1851, modifié par le décret du 14 mai 1908, relatif aux frais de voyage et de séjour des ingénieurs des ponts et chaussées;

L'article 3 du décret du 10 mai 1854, relatif aux frais de voyage et de séjour des ingénieurs des mines.

Art. 2. Le Ministre des travaux publics 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* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Rambouillet, le 3 mai 1928.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil, Ministre des finances,

RAYMOND POINCARÉ.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice.

Ministre des travaux publics par intérim,

LOUIS BARTHOU.

Traitements des adjoints techniques des ponts et chaussées et des mines.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Président du Conseil, Ministre des finances,

Vu l'article 55 de la loi de finances du 25 février 1901;

Vu les articles 185 et 190 de la loi du 13 juillet 1925;

Vu les lois de finances des 3 août 1926, 16 juillet 1927 et 27 décembre 1927;

Vu le décret du 19 février 1920;

Vu le décret du 16 juin 1923;

Vu le décret du 29 janvier 1926;

Vu le décret du 1^{er} septembre 1927,

Décète :

Art. 1^{er}. Les traitements et les classes des adjoints techniques des ponts et chaussées et des mines sont fixés ainsi qu'il suit :

Adjoints techniques principaux :

1 ^{re} classe.	17.000 fr.
2 ^e classe.	15.800
3 ^e classe.	14.600
4 ^e classe.	13.400

Adjoints techniques :

1 ^{re} classe.	12.300 fr.
2 ^e classe.	11.200
3 ^e classe.	10.100
4 ^e classe et stagiaires.	9.000

Art. 2. Les nouveaux traitements fixés par le présent décret sont exclusifs de toute gratification. Aucune indemnité ou avantage accessoire, de quelque nature que ce soit, ne peut être attribué aux adjoints techniques des ponts et chaussées et des mines que dans les limites et conditions fixées par des décrets réglementaires contresignés par le Ministre des finances et publiés au *Journal officiel*.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 3. Il n'est apporté aucune modification à la répartition actuelle des agents en fonctions entre les différentes classes. Les nouveaux traitements seront attribués aux différents agents suivant leur classe respective.

L'attribution des nouveaux traitements est exclusive de la majoration provisoire de 12 p. 100 sur le traitement prévue par le décret du 29 août 1926. Elle ne sera pas considérée comme un avancement et l'ancienneté des fonctionnaires dans leur nouvelle classe comptera du jour de leur dernière promotion.

Sous réserve des mesures spéciales qu'entraîne l'application des lois des 1^{er} avril 1923 (art. 7), 17 avril 1924 et 31 mars 1924, la répartition des agents entre les différentes classes doit être conforme aux dispositions des articles 2 et 9 du décret du 16 juin 1923 susvisé, sans que la dépense totale pour l'ensemble du personnel puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du traitement moyen.

Art. 4. Les améliorations de traitement résultant de l'application du présent décret auront leur effet à partir du 1^{er} janvier 1928.

Art. 5. Sont abrogées à compter de la même date toutes dispositions antérieures en tant qu'elles sont contraires au présent décret.

Art. 6. Le Ministre des travaux publics 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* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Rambouillet, le 6 mai 1928.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil, Ministre des finances,

RAYMOND POINCARÉ.

Le Ministre des travaux publics,

ANDRÉ TARDIEU.

B. — Correspondance.

**Lettre adressée par le Ministre des travaux publics
à M. le Président du P. C. M.**

Paris, le 6 janvier 1928.

Monsieur le Président,

Conformément au désir que vous m'avez exprimé, je vous indique ci-après les crédits accordés par le Parlement au titre des « Frais généraux du contrôle des distributions d'énergie électrique », ainsi que les recouvrements opérés au compte de l'Etat, pour frais de contrôle, depuis l'année 1924 :

EXERCICES	CREDITS BUDGETAIRES.	—	RECOUVREMENTS PAR L'ETAT
1924	941.465	»	2 051.412
1925	1.127.000	»	2.393.850
1926	1.127.000	»	2.728.930
1927	1.327.000	»	?
1928	1.497.000	»	?

Quant à la répartition des frais de contrôle communal exercé par les agents de l'Etat, la tendance de l'Administration a toujours été de réserver aux intéressés le maximum des recouvrements opérés à ce titre. Toutefois, comme ces frais sont versés au Trésor, il ne peut en être fait attribution que dans la limite des crédits accordés par le Parlement, après prélèvement sur ceux-ci des dépenses diverses occasionnées par le contrôle et par le fonctionnement du Comité d'électricité et de la Commission des distributions d'énergie électrique notamment. Sans doute, sur ces crédits, il serait possible de prélever l'intégralité des sommes représentant les versements effectués pour le contrôle communal proprement dit, mais il ne vous échappera pas que, dans ces conditions, le crédit disponible pour rémunérer le contrôle d'Etat serait, par contre-coup, fortement diminué. D'ailleurs, l'opération n'aurait en elle-même aucun intérêt pratique, puisque la somme des indemnités (Etat et communales) serait toujours la même.

Quoi qu'il en soit, le coefficient de proportionnalité réservé aux frais de contrôle municipal est toujours maintenu beaucoup plus élevé que pour les frais de contrôle de l'Etat, dans l'espoir que les crédits alloués à l'Administration permettront peut-être un jour de donner les recouvrements totaux au contrôle communal, sans diminuer le taux du contrôle Etat.

Enfin, il y a lieu d'ajouter qu'à l'occasion de la préparation du décret du 26 octobre 1927, l'Administration avait essayé d'obtenir que les frais du contrôle municipal exercé par les agents de l'Etat fussent versés au Trésor à titre de fonds de concours et rattachés aux chapitres supportant les traitements et indemnités du personnel chargé du contrôle. On eût ainsi distrait ces frais de la répartition budgétaire, qui n'eût plus porté que sur le contrôle Etat et leur attribution aux services eût pu être effectuée dans leur intégralité. Mais l'Administration des finances a opposé un veto formel à l'adoption de cette mesure, et les dispositions antérieures ont dû être maintenues : c'est sur leur base que la répartition des frais de contrôle à titre d'indemnités pour 1927 est actuellement en préparation.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et bien dévoués.

*Le Conseiller d'Etat, directeur de la voirie routière, des forces
hydrauliques et des distributions d'énergie électrique,*

GRIMPRET.

Lettre circulaire du Ministre des travaux publics au sujet des prix décernés aux meilleurs mémoires insérés en 1926, dans les *Annales des Ponts et Chaussées*.

Paris, le 13 mars 1928.

Le Ministre à Monsieur..... ingénieur en chef des ponts et chaussées, à

Le Conseil général des ponts et chaussées, appelé à faire le dépouillement des votes provoqués par les circulaires des 16 mai et 8 septembre 1927 pour les prix à décerner aux auteurs des meilleurs mémoires insérés pendant l'année 1926 dans les *Annales des ponts et chaussées*, a constaté que les mémoires ci-après désignés ont obtenu le plus grand nombre de suffrages :

1° « Etude élastique des voûtes épaisses et à forte courbure », par M. CAQUOT, ancien ingénieur en chef des ponts et chaussées : 75 suffrages.

2° « Etat actuel de la question de l'épuration des eaux usées », par MM. SENTENAC, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et FONTAINE, ingénieur des ponts et chaussées : 70 suffrages.

3° « Note sur les déformations élastiques du viaduc de la Recoumène », par MM. CANAT, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et GAY, ingénieur de la construction de la compagnie P.-L.-M. : 66 suffrages.

4° « Les installations maritimes de Diégo-Suarez », par M. BLOSSET, ingénieur des ponts et chaussées : 45 suffrages.

5° « Reconstruction du pont de Luzancy, sur la Marne », par M. WAHL, ingénieur des ponts et chaussées : 41 suffrages.

6° « Les chaussées silicatées en Beauce », par M. LEROUX, ingénieur des ponts et chaussées : 35 suffrages.

En conséquence, des dispositions qui précèdent et conformément aux propositions du Conseil général, j'ai décerné pour l'année 1926 :

La première médaille de vermeil à M. CAQUOT, la deuxième à MM. SENTENAC et FONTAINE et la troisième à MM. CANAT et GAY.

J'ai, en outre, adressé à MM. BLOSSET, WAHL et LEROUX des lettres de félicitations dont une copie figurera au dossier personnel des intéressés.

Vous trouverez, ci-joint, un nombre d'exemplaires de la présente circulaire suffisant pour en faire parvenir à tous les ingénieurs des ponts et chaussées placés sous vos ordres.

Vous recevrez ultérieurement des instructions en ce qui concerne le vote relatif aux prix à décerner aux auteurs des meilleurs mémoires insérés dans les *Annales des ponts et chaussées* pendant l'année 1927, ainsi que les bulletins de vote destinés aux intéressés, qui devront me parvenir à la date qui vous sera indiquée.

Le Ministre des travaux publics,
André TARDIEU.

Lettre de M. le Président du P. C. M. à M. le Président du Conseil, Ministre des finances, concernant les allocations familiales des fonctionnaires.

Paris, le 24 mai 1928.

Le Président de l'Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines à M. le Président du Conseil, Ministre des finances.

Monsieur le Président,

Au moment où vos services étudient les mesures à prendre pour régler la si importante question des allocations familiales des fonctionnaires, je crois devoir vous soumettre une note (1) préparée, sur la demande de notre Association, par un de nos adhérents.

Le système que nous proposons imposerait au Trésor une charge sensiblement moindre que celui qui faisait l'objet de la proposition de loi de M. le député Landry. En revanche, elle avantagerait les familles nombreuses, à partir du troisième enfant, c'est-à-dire celles qui sont réellement intéressantes.

Il nous a semblé, à ce double point de vue, que notre doctrine pourrait mériter votre haut appui.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Le Président,
DUSUZEAU.

(1) Note parue au *Bulletin du P. C. M.* n° 3, avril 1927, pages 11 et 12.

VI

Assurances en cas d'accidents

Le Comité a reçu de M. d'Arbouville, 77, avenue de La Bourdonnais, à Paris, qui, après entente avec l'Association des ingénieurs T. P. E., garantit à ses membres des conditions spéciales d'assurances en cas d'accident, des propositions d'après lesquelles il pourrait étendre ces avantages aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. Les accidents récents qui ont atteint le corps des ponts mettent en lumière l'intérêt de cette proposition.

Indépendamment de l'étude que poursuit le P. C. M. au sujet des pensions à allouer aux veuves en cas de décès résultant d'un accident en service commandé, il a donc paru intéressant de faire connaître les propositions de M. d'Arbouville qui sont les suivantes :

0,80 pour 1.000 francs en cas de mort;

0,50 pour 1.000 francs en cas d'infirmité.

Une garantie de 100.000 francs en cas de mort coûterait donc 80 francs; une garantie de 200.000 francs en cas d'infirmités coûterait 100 francs par an.

Ces assurances couvrent contre tous risques d'accidents, aussi bien en service qu'en promenade, en voyage ou dans la famille de chacun. Si l'accident survient dans l'exercice de la profession, l'indemnité qui serait due éventuellement par l'Etat s'ajouterait à celle qui serait versée par la Compagnie d'assurances. Si l'accident avait lieu en dehors du service, la Compagnie renoncerait, au profit de l'assuré, à tout recours contre les tiers responsables de l'accident. L'assurance couvrirait également l'asphyxie résultant d'une chute involontaire dans l'eau ou provenant de l'explosion subite de gaz ou de vapeur, et les accidents provenant des sports tels que : la chasse à courre, l'équitation, l'escrime, la gymnastique, la natation, le patinage, excursions en montagne, pêche, ainsi que les accidents de bicyclette ou d'automobile, avec ou sans conduite.

Les camarades que cette question intéresserait peuvent s'adresser directement à M. d'Arbouville.

VII

· Abonnements collectifs

M. Poupet, L. C. P., 30, rue Werlé, à Reims, abonne à *l'Europe nouvelle*, signale qu'il passerait volontiers la fraction de son abonnement restant à courir à un de ses camarades désireux de recevoir cette publication.

Prière de s'adresser directement à M. Poupet.

VIII

Postes d'Ingénieurs 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.
Laval : service ordinaire.
Beauvais : service ordinaire.
Brest : service ordinaire.

SERVICES DÉTACHÉS.

1° *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^{re} ou de 2^e classe).

Assimilation. — Ingénieur ordinaire de 2^e classe : lieutenant de vaisseau; ingénieur ordinaire de 1^{re} classe : capitaine de corvette.

2^o *Ministère du commerce et de l'industrie.*

Service de l'aéronautique et des transports aériens.

3^o *Algérie.*

Bougie.

4^o *Afrique équatoriale française.*

Le gouverneur général de l'Afrique équatoriale française demande de jeunes ingénieurs des ponts et chaussées pour occuper notamment les emplois de chefs de service de la construction du chemin de fer (division Brazzaville), de l'exploitation provisoire entre Brazzaville et Mindouli, des travaux publics à Pointe-Noire. Un autre ingénieur serait adjoint à l'inspecteur des travaux publics de la colonie.

Ces fonctionnaires devront prendre l'engagement de servir en A. E. F. pendant une durée effective de deux ans.

Les émoluments annuels d'un ingénieur de 3^e classe ayant au moins un an d'exercice en France atteindraient le chiffre global d'environ 80.000 francs pendant le séjour dans la colonie.

Les candidats désireux 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^{er} Bureau du Personnel).

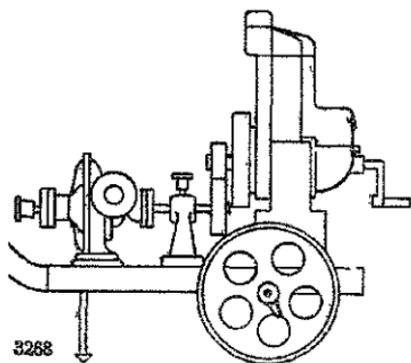
En ce qui concerne les postes figurant sous la rubrique « Services détachés », les demandes de renseignements complémentaires devront être adressées *directement* au ministère de la marine (Service des Travaux maritimes), au ministère du commerce (Direction de l'Aéronautique), au Gouvernement général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

Le Gérant : M. LE CREURER,

117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (6^e).

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

comme de l'eau claire avec la
Pompe Mouvex. Construite dans
une usine modèle par des techni-
ciens 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'inté-
rieur sans changement de direc-
tion 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 Sahel - PARIS (12^e)

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^e.