



ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
COLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSÉES
2, PLACE DES SAINTS-PÈRES, PARIS

SOMMAIRE

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

APPEL!

OPINIONS ET DOCTRINES.

Note sur l'insuffisance du personnel des Ponts et Chaussées et des Mines.
Une bien simple amélioration.
Notre uniforme.

VARIÉTÉS.

Une vieille circulaire.

COMPTES RENDUS DES GROUPES.

Groupe de Toulouse.
Groupe de Bordeaux.
Groupe d'Orléans.
Groupe des Elèves Ingénieurs.

DOCUMENTS ET SUGGESTIONS

COMMUNICATIONS DU COMITÉ.

Programme définitif de la tournée au Maroc.
Note relative à la tournée au Maroc.
Lettres échangées avec M. le Ministre des Travaux Publics au sujet de la tournée au Maroc.
Versement des cotisations.
Ajournement du dîner annuel du 26 janvier.

AVIS.

Postes vacants ou susceptibles de le devenir.
Note sur l'achat des voitures automobiles.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

Changements d'adresse.
Décès.
Annonces.
Courrier particulier.

TOURNÉES.

Compte rendu de la tournée de juillet 1930.

CHRONIQUE DES TRAVAUX

VOIRIE ROUTIERE.

Enquête générale.

ASSEMBLEE GÉNÉRALE

Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 25 janvier 1931.

LEGION D'HONNEUR.

Promotions des Ministères des Travaux Publics, des Colonies et de la Guerre.

PROCES-VERBAUX DES SÉANCES DU COMITÉ.

Séances des 12 décembre 1930 et 25 janvier 1931.

NOMINATIONS, MUTATIONS, DÉMISSIONS.

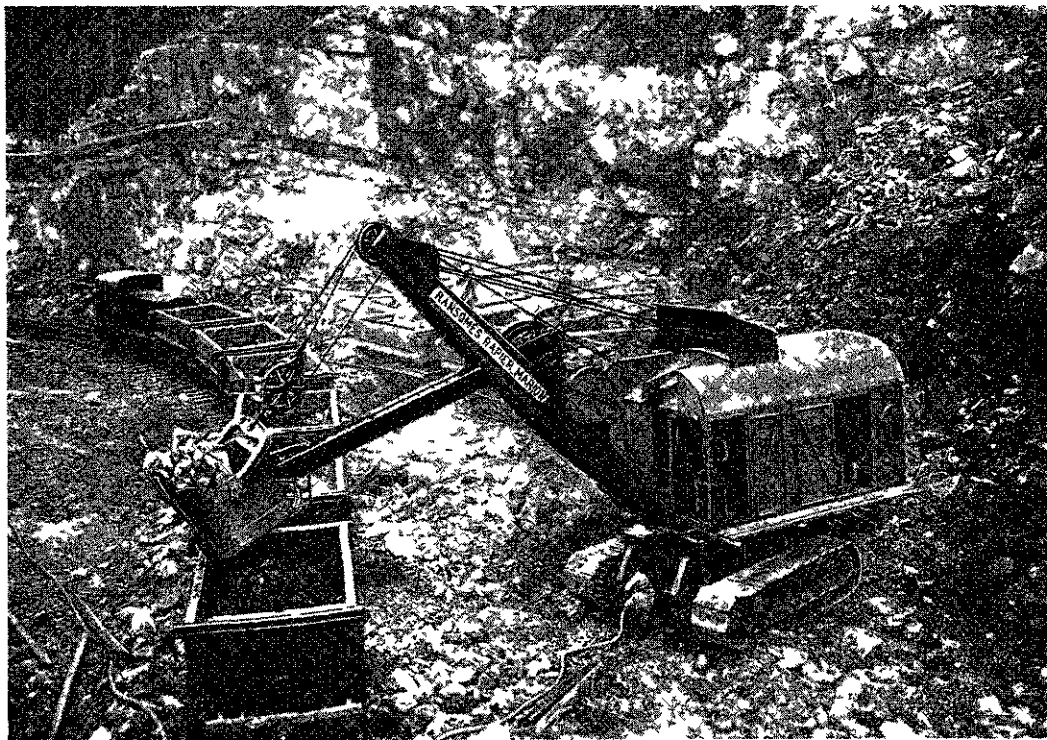
ADMISSION DE NOUVEAUX MEMBRES ET DÉMISSIONS.

ERRATA.

Rectifications à la liste générale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, publiée dans le N° 1 B.

RANSOMES & RAPIER LTD

LONDRES & IPSWICH



EXCAVATEURS RANSOMES-RAPIER-MARION

à vapeur, à huile lourde, électriques, oléo-électriques, pétroléo-électriques

Utilisables à volonté en :

PELLE, DRAGLINE, NIVELEUSE, FOUILLEUSE, GRUE SIMPLE OU A GRAPPIN
CAPACITÉ DE GODET : depuis 350 litres jusqu'à 15 mètres cubes

Employées par : Union Minière du Haut-Katanga. — Société Internationale Forestière et Minière du Congo. — Ciments Meuse-Brabant, etc., etc.

GRUES AUTOMOBILES PÉTROLÉO-ÉLECTRIQUES RANSOMES & RAPIER

FORCE : de 1 à 6 tonnes, employées par :

Chemins de Fer de l'Etat. — Chemins de Fer de l'Est. — Compagnie Générale Transatlantique. — Chambre de Commerce d'Alger. — Chambre de Commerce d'Oran. — Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax. — Société Anonyme de Manutention du Port de Dunkerque. — La Manutention Marocaine. — Société des Ports Marocains de Mèhédy, Kénitra et Rabat-Salé. — Société Marseillaise de Trafic Maritime. — Transit et Transports Jules Roy. — Société Anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée. — Solvay & C^{ie}. — Hailaust & Gutzeit. — L'Entreprise Maritime et Commerciale. — Société Nord-Africaine d'Entreprises Maritimes. — Auto-Traction de l'Afrique du Nord.

Agent Exclusif pour la France et les Colonies Françaises :

JACQUES VAN BROCK

CODES

ABC, 5^e et 6^e Editions :
Western Union (5 letter)

27, rue d'Anjou, PARIS (VIII^e)

Ingénieur Civil des Mines

Téléphone : Anjou 22-19

Télégr. : Engalline-Paris

MATÉRIEL POUR MINES CARRIÈRES, ENTREPRISES, etc.

COMPRESSEURS D'AIR ET POMPES A VIDE
de toutes puissances

RÉSERVOIRS, CANALISATIONS

GROUPES MOTO-COMPRESSEURS

à pétrole, à essences, Diesel et électriques

MARTEAUX PERFORATEURS

à main et montés sur colonnes ou trépieds

SUPERMARTEAUX

MARTEAUX BRISE-BÉTON,

MARTEAUX PIQUEURS ET CASSE-BLOCS

AFFUTEUSES ET FOURS A FLEURETS

HAVEUSES "TURBINAIR" ET ÉLECTRIQUES

CHARGEMENT MÉCANIQUE

SONDEUSES A DIAMANTS

TREUILS "TURBINAIR" ET ÉLECTRIQUES

TREUILS de RACLAGE

ÉLÉVATION D'EAU par ÉMULSEUR "SULLIVAN"

Catalogues et devis sur demande

COMPAGNIE
SULLIVAN
18, Avenue Parmentier, 18
PARIS

Téléphone : ROQUETTE 81-18, 81-63 — Adresse Télégraphique : SULLIMACO-36-PARIS
ALGER-BRUXELLES-CASABLANCA-TUNIS



la marque qui garantit
la qualité et
la régularité

PRODUCTION ANNUELLE
750 000
TONNES

USINES

1855 BOULOGNE SUR MER
1874 DESVRES (Pas de Calais)
1875 GUÉVILLE (Seme et Oise)
1905 LA SOUYS (Gironde)
1912 COUVROT (Marne)
1925 NEUVILLE S/ESCAUT
1926 BEAUC AIRE (Gard)
1928 DAIGNAC (Gironde)

de ciments
portland artificiel garanti pur
à hautes résistances initiales (super ciment)
à la gaize (indécomposable à la mer)

DEMARLE LONQUETY

Société des CIMENTS FRANÇAIS PARIS 80 Rue Taitbout (9^{me})
SIEGE SOCIAL: BOULOGNE SUR MER — CAPITAL: 27.900.000 Frs DONT 10.000.000 AMORTIS

AÉRO-ÉJECTEURS POUR EAUX - VANNES

AÉRO-ÉLÉVATEURS
POUR
FORAGES

MATÉRIEL POUR ÉLÉVATION D'EAU
ET DE TOUS LIQUIDES
PAR L'AIR COMPRIMÉ

PROCEDES "HETA" breveté S. G. D. G.

APPAREILS
SANS FLOTTEUR

A FONCTIONNEMENT
AUTOMATIQUE

ENTREPRISE D'INSTALLATIONS COMPLÈTES

Etablissements **LUCHAIRE**

S. A. au capital de 4.000.000 de francs
155, Rue de la Chapelle, SAINT-OUEN (Seine)

SPRAMEX & MEXPHALTE

**Les deux meilleurs bitumes
pour la
Construction des Routes Modernes**

*Qualités spéciales
pour Usages Industriels*



SOCIÉTÉ ANONYME
des

PÉTROLES JUPITER

Au Capital de 390 Millions
R. C. Seine 29.622

SIÈGE SOCIAL :

58, Rue La Boétie, PARIS-8^e

SERVICE DES BRAIS DE PÉTROLE :

7 bis, Rue de Téhéran, PARIS

Tél. Carnot 74-10
(7 lignes)

Inter Carnot 60
(10 lignes)

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

PLACHACIM-PARIS

Registre du Com Seine 46319

TÉLÉPHONE :

Nord 82-01 à 82-05, 03-27, 41-91

Inter-Nord 33-55, 58-61, 64-76

=====
Établissements

Poliet & Chausson

Capital 100 millions

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

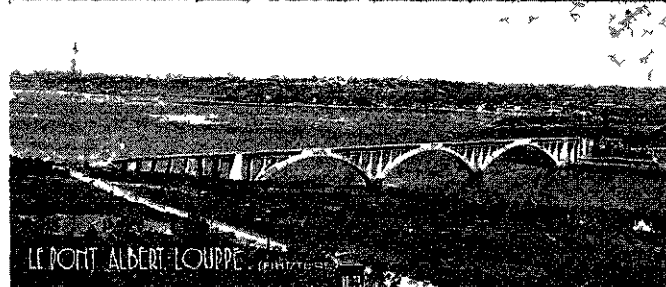
Ciments Chaux Plâtres

Production Annuelle : 2.000.000 de TONNES

39 USINES - 35 DÉPÔTS

LA ENTREPRISE
Capital 6.000.000 de Frs
PARIS 20 RUE VERTHELL
LYON 63 AVENUE FÉLIX-FAURE
BETON ARMÉ
TRAVAUX PUBLICS
AIR COMPRIMÉ

LIMOUSIN



LE PONT ALBERT LOUPPE
TEL GALV 38-06.71 88 - RC SEINE 122 319

SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE

9, rue de la Baume, 9 — PARIS (VIII^e) — Téléphone Elysées 64-75 et 64-86

Micmell

ÉMULSION
BITUMINEUSE
A 50 et 60 0/0 de bitume.

BITUME SPÉCIAL
utilisable à chaud et à froid
Remplace le goudron pour
les premières couches

Mic-tar

FOURNITURE — RÉPANDAGE

SILICATES SPÉCIAUX

USINES : NOGENT-L'ARTAUD (Aisne). — CONFOLENS (Charente) — NEVERS (Nièvre). —
ARGENTAN (Orne). — COLLONGES-AU-MONT-D'OR (Rhône) — NEMOURS (Seine-et-Marne).
LA BRUGNÈRE (Tarn). — ROCHEFORT (Charente-Inférieure). — ESPÈRE (Lot)

MATÉRIEL DE TRAVAUX PUBLICS

A. SCHARS

48 à 54, rue Achard -:- BORDEAUX

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

(BREVETÉ S. G. D. G.)

Cet appareil peut être utilisé suivant le cas envisagé :

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

NOTICES DESCRIPTIVES sur demande

▲▲▲▲

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

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



Répandage de GOUDRON-BITUME.

NOTICES DESCRIPTIVES sur demande

▲▲▲▲

stockage du mélange.

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

Les bons ouvrages techniques sont de plus en plus recherchés

TÉLÉPHONE
Litré 33-43-44-45



CHÈQUES POSTAUX
Paris 75-45

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

que vous trouverez

le catalogue le plus complet

contenant près de 3.000 titres

Il comprend les divisions suivantes :

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

La Librairie DUNOD édite :

La Technique Moderne. *Revue bimensuelle.*

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

L'Electricien. *Revue bimensuelle.*

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

La Vie Automobile. *Revue bimensuelle.*

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

La Revue générale des Chemins de fer.
Mensuelle.

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

Les Annales des Mines. *Revue mensuelle.*

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

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

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL :
COLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSÉES
2, PLACE DES SAINTS-PÈRES, PARIS

SOMMAIRE

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

APPEL!

OPINIONS ET DOCTRINES.

Note sur l'insuffisance du personnel des Ponts et Chaussées et des Mines.
Une bien simple amélioration.
Notre uniforme.

VARIÉTÉS.

Une vieille circulaire.

COMPTES RENDUS DES GROUPES.

Groupe de Toulouse.
Groupe de Bordeaux.
Groupe d'Orléans.
Groupe des Elèves Ingénieurs.

DOCUMENTS ET SUGGESTIONS

COMMUNICATIONS DU COMITÉ.

Programme définitif de la tournée au Maroc.
Note relative à la tournée au Maroc.
Lettres échangées avec M. le Ministre des Travaux Publics au sujet de la tournée au Maroc.
Versement des cotisations.
Ajournement du dîner annuel du 26 janvier.

AVIS.

Postes vacants ou susceptibles de le devenir.
Note sur l'achat des voitures automobiles.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

Changements d'adresse.
Décès.
Annonces.
Courrier particulier.

TOURNÉES.

Compte rendu de la tournée de juillet 1930.

CHRONIQUE DES TRAVAUX

VOIRIE ROUTIERE.

Enquête générale.

ASSEMBLEE GÉNÉRALE

Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 25 janvier 1931.

LEGION D'HONNEUR.

Promotions des Ministères des Travaux Publics, des Colonies et de la Guerre.

PROCES-VERBAUX DES SÉANCES DU COMITÉ.

Séances des 12 décembre 1930 et 25 janvier 1931.

NOMINATIONS, MUTATIONS, DÉMISSIONS.

ADMISSION DE NOUVEAUX MEMBRES ET DÉMISSIONS.

ERRATA.

Rectifications à la liste générale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, publiée dans le N° 1 B.

APPEL!

Un certain nombre de camarades, répondant à notre appel, nous ont écrit et nous ont envoyé des articles, des demandes de renseignement, des suggestions; nous les remercions très vivement de la marque d'intérêt et de l'esprit de collaboration dont ils ont ainsi fait preuve.

Mais ils sont encore trop peu nombreux.

Vous avez tous, certainement, des idées personnelles sur les questions qui intéressent la majorité de nos membres. Exprimez-les.

Nous avons fait naître un nouveau Bulletin; aidez-nous, par votre collaboration effective et active, à le faire vivre et à servir de lien entre nous.

Que les corps des Ponts et Chaussées et des Mines, par l'intermédiaire du Bulletin prennent davantage conscience d'eux-mêmes; il n'y a pas d'exemple qu'une œuvre de solidarité n'ait pas eu de résultats.

Le but de l'Association (Statuts art. 3) est de :

1° Défendre les intérêts moraux et matériels des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines;

2° Se tenir au courant des questions intéressant les Services des Ponts et Chaussées et des Mines et intervenir, s'il y a lieu, pour le bien de ces services;

3° Entretenir des relations entre ses membres, notamment par le moyen de réunions, de voyages, de *publications*.

Ce but doit être notre but à tous, pas seulement le but de votre Comité, mais le but de *chacun de nous*.

Sans une collaboration efficace de ses membres une Association n'est qu'une forme sans réalité, sans vie et sans autorité.

La correspondance relative au Bulletin devra être envoyée au Secrétaire du Comité de Rédaction :

M. Marcel PROT,
Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ministère des Travaux publics,
244, Boulevard Saint-Germain, Paris (7°).

OPINIONS ET DOCTRINES

Note au sujet de l'insuffisance du personnel des Services des Ponts et Chaussées et des Mines. (1)

Pour que les Services des Ponts et Chaussées et des Mines soient à la hauteur de leur tâche, c'est-à-dire satisfassent aux besoins de l'Etat et aux exigences légitimes du public, il faut qu'ils en aient les moyens.

Plusieurs leur font défaut ou menacent de leur faire défaut. L'objet de la présente note est d'étudier l'un d'eux : les Services souffrent actuellement d'une grave insuffisance de personnel, insuffisance qui est destinée à s'accroître largement en raison du développement de l'outillage national poursuivi par le Gouvernement, et du classement de 40.000 kilomètres de routes supplémentaires dans la Voirie nationale.

Une réduction excessive et anormale de personnel s'est produite à tous les degrés : dans les cadres des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ; dans les bureaux de l'Administration Centrale et ceux des Ingénieurs où se préparent

les projets et se traitent les questions administratives ; dans les subdivisions, et dans l'ensemble des autres échelons de l'Administration des Travaux Publics.

Une constatation frappante à cet égard résulte de la comparaison des effectifs actuels avec ceux qui existaient en 1879 (c'est-à-dire avant l'application du programme Freycinet et alors que l'Alsace et la Lorraine étaient séparées de la France).

On conclut de l'annexe ci-jointe, qu'en chiffres ronds, il faudrait augmenter de 50 % le nombre des fonctionnaires portant le titre d'Ingénieur, pour atteindre les chiffres de 1879.

Il est certain que les Services ont à leur disposition quelques moyens matériels nouveaux qui accroissent le rendement des individus ; l'automobile pour les tournées et pour les visites aux chantiers, le téléphone et la sténo-dactylographie.

Mais, par contre, l'importance de leur besogne n'est en aucune manière comparable à celle de 1879. On peut en donner quelques exemples spécialement frappants.

Pour le Service des Mines, il convient d'abord de se reporter aux principales productions minières qu'il est chargé de contrôler :

	1879	1929
Production de houille	13 millions de tonnes	55 millions de tonnes
Production de minerai de fer	3 millions de tonnes	51 millions de tonnes
Production de sels potassiques	0	3.125.000 tonnes
Production de pétroles	0	75.000 tonnes

Il y a lieu, en outre, de considérer que le Service des Mines est actuellement chargé de l'inspection du travail dans les exploitations minérales et assume à cet égard la charge d'un contrôle par-

ticulièrement important au regard des nombreux problèmes posés par les questions ouvrières.

Pour le Service des Ponts et Chaussées, voici quelques indications générales :

Nature des Services	En 1879	Actuellement
Longueur du réseau routier national à entretenir et à administrer	39.000 km.	80.000 km. (dont 40.000 en cours de classement, entre 1930 et 1932.)
Circulation routière	Faible — pas d'automobiles — Entretien par conséquent moins important qu'actuellement.	Circulation intense. 1.200.000 voitures et camions automobiles. L'entretien a dû être accru aussi bien en quantité qu'en qualité.
Ponts.	Etat généralement satisfaisant.	Un grand nombre de ponts, insuffisants pour la circulation lourde et active, sont à reconstruire.

(1) Cette note a déjà été envoyée à tous les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et des Mines en activité de service.

Forces hydrauliques.....	L'aménagement de ces forces se réduisait à très peu de chose.	L'aménagement est poursuivi activement. L'étude des forces hydrauliques principales et le contrôle des concessions est du ressort des Ponts et Chaussées.
Distributions d'énergie électrique.....	Question à peine posée.	Le Service des Ponts et Chaussées est chargé de l'instruction des demandes de concession et du contrôle de celles qui sont données par l'Etat et des permissions s'étendant à la grande voirie.
Navigation intérieure.....	Le port en lourd de la batellerie était de 2.500.000 tonnes.	Le port en lourd est de 4.500.000 tonnes. Le perfectionnement des voies navigables est activement poussé.
Ports maritimes.....	Trafic : 26 millions de tonnes.	Trafic : 80 millions de tonnes. Le perfectionnement des ports est activement poussé.
Voies ferrées d'intérêt général.....	Contrôle de 28.000 kilomètres.	Contrôle de 41.000 kilomètres.
Voies ferrées d'intérêt local.....	Contrôle de 1.700 kilomètres.	Contrôle de 18.000 kilomètres.
Services de transports automobiles subventionnés par l'Etat.....	Inexistants.	En plein développement.

Ces quelques exemples montrent l'accroissement considérable de besogne qui incombe aux Services des Ponts et Chaussées et des Mines et, dans la même mesure, aux Services Centraux du Ministère des Travaux Publics.

Comment expliquer, dès lors, la diminution des effectifs ?

Une première raison en a été donnée plus haut : les facilités de communication qu'entraîne l'emploi de l'automobile et du téléphone. C'est un motif légitime, mais très partiel.

La seconde, déterminante, réside dans le fait qu'après la guerre, dans une période critique au point de vue financier, le Gouvernement a prescrit de réduire au minimum les dépenses publiques, parmi lesquelles les frais de personnel.

Les Services du Ministère des Travaux Publics ont répondu à cet appel, en comprimant à l'extrême leurs dépenses et leurs cadres.

Cette situation d'exception ne saurait être prolongée sans danger. La nécessité en a été reconvenue par le Gouvernement et le Parlement en ce qui concerne les travaux. Elle doit l'être pour le personnel.

Le manque de personnel conduit à ne résoudre les questions qui se trouvent posées que lorsque l'urgence absolue s'en impose, souvent dans l'improvisation. Or, l'improvisation n'est pas une méthode d'administration.

Le moment est venu de donner aux cadres des effectifs raisonnables en rétablissant ou en créant les postes que les circonstances exigent sans conteste, et en pourvoyant ces postes de titulaires.

Un faible chiffre de millions sera nécessaire pour payer les traitements supplémentaires. Leur montant sera facilement compensé, car une étude

approfondie des projets et une direction attentive des travaux aboutissent à des économies infiniment supérieures.

J. P.

ANNEXE

Effectifs des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat en 1879 et en 1930

1 ^o Ponts et Chaussées	1879	1930
Inspecteurs Généraux.....	42	25
Ingénieurs en Chef.....	185	125
Ingénieurs ordinaires.....	377	245
	604	395
2 ^o Mines		
Inspecteurs Généraux.....	12	10
Ingénieurs en Chef.....	27	16
Ingénieurs ordinaires.....	57	40
	96	66
Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat :		
Ponts et Chaussées.....	2.607	1.735
Mines.....	125	130

Une bien simple amélioration

Parmi toutes les améliorations que l'on pourrait apporter au service, il en est une bien simple et d'une efficacité certaine, qui semble bien n'avoir jamais été envisagée, peut-être parce que trop modeste : la codification des textes qui régissent notre Administration.

A une époque où, pour des motifs qu'il paraît superflu d'indiquer, la réglementation va en s'accroissant sans cesse, il devient très malaisé pour

les Ingénieurs, lorsqu'ils étudient une question quelconque, de retrouver les lois, décrets et circulaires applicables, avec tous les textes modificatifs de même catégorie.

Le « Potiquet » que toutes les générations d'Ingénieurs ont connu, tel un arbre vigoureux et touffu qui ne serait jamais élagué, prend des dimensions considérables.

Une simple table des matières, ne visant que les seuls textes encore en vigueur faciliterait déjà considérablement les recherches.

Cette table devrait être revue chaque année et envoyée à tous les services.

Cette première amélioration pourrait par la suite être complétée par une seconde bien préférable, et qui consisterait dans l'impression d'un certain nombre de recueils renfermant tous les textes concernant un même sujet et qui seraient également révisés périodiquement et adressés à tous les services.

C'est un peu ce qui a été fait pour les voies ferrées d'intérêt local, mais le fascicule correspondant subsistera vraisemblablement sans retouche jusqu'au jour, qui ne saurait tarder, où la législation sera modifiée.

En un mot, tous les Ingénieurs devraient disposer d'une bibliothèque d'ouvrages administratifs parfaitement établie, bien classifiée et constamment mise à jour.

Est-ce trop demander à notre Comité que d'essayer d'obtenir la réalisation de ce désir ?

N. BACHET.

NOTRE UNIFORME

Le dernier décret relatif à l'uniforme des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines est un décret en date du 4 octobre 1852, réglant le costume officiel des fonctionnaires dépendant du Ministère des Travaux Publics. Il modifie légèrement la grande tenue en usage jusqu'à cette époque et simplifie la petite tenue qui comportait antérieurement un habit français, un chapeau et une arme. Sur les travaux, où, d'après le décret du 7 fructidor an XII, le port de l'uniforme était obligatoire, un chapeau à plume et une épée ne devaient pas, en effet, manquer d'être incommodes !

Le décret de 1852 décrit ainsi qu'il suit le costume officiel des Inspecteurs Généraux :

« Habit de drap bleu, collet et parements de

drap cramoisi pour le corps des Ponts et Chaussées, de velours noir pour le corps des Mines; broderie en or, branche de laurier enlacée d'un ruban et surmontée d'une baguette au collet et aux parements, bouquet de poches, écusson à la taille, baguette et bord courant de quatre centimètres autour de l'habit s'élargissant jusqu'à dix centimètres sur la poitrine.

« Gilet blanc, pantalon bleu ou blanc avec bandes d'or; chapeau français, plumes noires, ganse de velours noir brodée en or; épée à poignée de nacre, garde dorée, boutons dorés à l'aigle. »

Les Ingénieurs en Chef ont un uniforme moins chamarré. Les Ingénieurs ordinaires n'ont droit qu'à une broderie au collet et aux parements. Les Elèves Ingénieurs perdent la plume du chapeau.

Cependant, à tous les degrés de la hiérarchie, l'uniforme conserve son allure, et sans aucun doute, nos anciens, qui le portaient, ne passaient pas inaperçus dans les cérémonies auxquelles ils assistaient

Le décret de 1852 quoique non abrogé est tombé en désuétude. Cependant, l'uniforme d'Ingénieur des Ponts et Chaussées a été porté encore pendant la guerre. Un camarade réformé avait son service à proximité du front. En tenue civile, il éprouvait pour se déplacer dans la zone des armées et effectuer ses tournées, de nombreuses difficultés. Dans tous les villages traversés il était arrêté par les postes de garde et devait justifier de son identité. Pour éviter ces complications, il décida de se faire confectionner une petite tenue d'Ingénieur ordinaire. Le succès fut complet. Les sentinelles ne s'estimèrent plus en droit de réclamer un laissez-passer au porteur d'un uniforme et d'une casquette à quatre galons. Tout au contraire, à son passage, elles se crurent tenues de présenter les armes !

Ainsi, en temps de guerre, l'uniforme s'est révélé comme étant des plus utiles. En temps de paix, ses avantages sont moins évidents. Au moment où nous cherchons à rehausser notre prestige, on peut se demander, toutefois, s'il ne conviendrait pas de le remettre en honneur !

L'opinion des camarades est sollicitée à ce sujet. En tous les cas, pour permettre qu'on se rende compte de l'effet produit, on ne saurait qu'encourager les partisans de l'uniforme à en arborer un lors du prochain dîner du P. C. M.

Nous proposons, en conséquence, que l'invitation qui sera adressée aux camarades prescrive comme tenue : le smoking ou l'habit noir ou l'uniforme.

R. V.

VARIÉTÉS

Une vieille Circulaire

Les vieux documents sont souvent savoureux et en parcourant les recueils de pièces officielles anciennes on découvre des textes qui, tant par leur forme que par leur fond, sont curieux à relire. Témoin cette circulaire du 16 mars 1809, du Directeur général des Ponts et Chaussées :

« Je sais, monsieur, que MM. les Ingénieurs ordinaires se sont pour la plupart, procuré le cheval que l'article 32 du décret du 7 fructidor an XII les oblige d'avoir et d'entretenir; mais je sais aussi, et cela m'afflige, que, malgré des invitations réitérées, plusieurs ont négligé de remplir cette obligation. Leur négligence doit enfin cesser; le bien du service l'exige impérieusement : aussi je suis forcé de me déterminer à faire suspendre le paiement des frais fixes à ceux des Ingénieurs ordinaires qui, après ce

nouvel avertissement, retarderaient encore de se monter. Veuillez bien, en conséquence, dans le délai d'un mois, à dater de la réception de la présente, m'adresser un certificat nominatif constatant, s'il y a lieu, ainsi que je l'espère, que chacun des Ingénieurs ordinaires employés sous vos ordres, est pourvu d'un cheval. Les Ingénieurs ordinaires nouvellement promus à ce grade devront s'en pourvoir dans les trois mois qui suivront immédiatement leur promotion.

« J'appelle, à cet égard, toute votre sollicitude, et je me plais à compter sur votre empressement à concourir avec moi à tout ce qui intéresse le service. »

Un jour viendra peut-être où on nous octroiera des « frais fixes » suffisants pour nous mettre dans l'obligation « d'avoir et d'entretenir » non un cheval, mais une dix-chevaux.

R. V.

COMPTES RENDUS DES GROUPES

Activité du Groupement de Toulouse pendant l'année 1930

Au cours de l'année 1930, la plus grande partie des membres du Groupement de Toulouse ont vu leur activité se tourner surtout vers des questions administratives et techniques.

Les inondations catastrophiques du mois de mars 1930 ont été la cause d'un très gros surcroît de travail pour tout le personnel des Ponts et Chaussées, et les Ingénieurs ont eu à s'occuper non seulement de questions intéressant leur service normal, mais encore de questions intéressant les collectivités et même les particuliers. Ils ont fait, en outre, partie des Commissions d'évaluation de dommages qui leur ont pris une notable partie de leur temps.

Au cours de l'année 1930, il n'y a donc eu aucune réunion du Groupement de Toulouse.

Par contre un certain nombre de réunions sont prévues pour l'année 1931. D'importants chantiers sont en effet en pleine activité dans la zone du Groupement de Toulouse :

Des usines hydro-électriques sont en construction;

De grands ouvrages d'art démolis par les crues de 1930 sont en cours de reconstruction où vont être incessamment entrepris :

La reconstruction des immeubles dans la zone de Montauban et de Moissac mérite également une mention spéciale.

Le Groupement de Toulouse organisera, au cours de l'année 1931, un certain nombre de visites des chantiers. La première de ces visites est prévue pour la fin du mois de février, début du mois de mars.

Signalons à titre de renseignement que le Groupement de Toulouse comporte 45 membres.

Groupe de Bordeaux

Les camarades du Sud-Ouest se sont réunis, le 9 janvier 1931, sous la présidence du camarade Lefébure, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

Le programme comportait, tout d'abord, une réunion corporative au cours de laquelle le délégué ré-

gional mit les camarades au courant des travaux du Comité, en ce qui concerne, notamment, les traitements, les relations avec les Ingénieurs T.P.E., la Fédération des associations des cadres supérieurs techniques des services publics, les adductions d'eau, etc., etc. Après de fructueux échanges de vues sur ces divers points, les camarades furent informés des décisions prises par le Comité, en ce qui concerne la réforme du Bulletin, et invités à apporter au nouveau Bulletin une collaboration aussi active que possible.

Les membres du Groupe furent ensuite transportés en automobile de Bordeaux à Pointe-de-Grave (embouchure de la Gironde). Après un arrêt, en cours de route, pour examiner, sous la conduite des camarades Lefébure et Ballan, les chantiers du revêtement bitumineux de la route de Bordeaux au Verdon, et un déjeuner à Pointe-de-Grave, les camarades procédèrent, sous la direction des camarades Peltier et Chalon, à la visite des chantiers de l'avant-port du Verdon qui sont, actuellement, en pleine activité.

Les membres du Groupe du Sud-Ouest se sont séparés en remerciant vivement les organisateurs de la réunion du 9 janvier et en exprimant l'espoir de réunions aussi nombreuses que possible en 1931.

Groupe d'Orléans

Les camarades du Groupe d'Orléans, qui n'avaient eu jusqu'à ces temps derniers que des contacts assez rares, sinon inexistantes parfois, ont tenu au cours de l'année écoulée quatre réunions, qui leur ont permis d'échanger leurs vues sur de nombreuses questions d'ordre administratif ou technique, et qui ont en outre créé et affermi, tant entre eux qu'entre les membres de leurs familles, des relations empreintes de la plus cordiale sympathie.

Successivement Orléans, Chambord et Bourges ont été le siège de ces réunions qui ont obtenu le plus grand succès, grâce aux dispositions prises par les camarades respectifs des départements intéressés.

D'ores et déjà, il est convenu que les camarades et leurs familles visiteront au moment de la belle saison, sous la conduite du camarade Gramain, Ingé-

nieur en chef à Auxerre, les pittoresques sites justement réputés de l'Avallonnais.

Auparavant, le Groupe, qui appartient à la catégorie de ceux qui devaient renouveler leurs délégués dès le début de l'année, se réunira à Orléans, à la demande de son nouveau délégué, le camarade Cestre, Ingénieur à Bourges.

Groupe des Elèves-Ingénieurs

Le Groupe des Elèves-Ingénieurs s'est réuni à l'École des Ponts et Chaussées, le 27 janvier.

Après un exposé rapide, fait par Grange, le délégué du Groupe, de quelques questions étudiées au Comité du P.C.M., le groupe procède à un échange de vues sur la question qui l'intéresse d'une façon plus immédiate, celle des missions de fin d'année.

Les membres sont unanimes à reconnaître le profit considérable qu'ils peuvent retirer d'un stage bien rempli et ils espèrent que la suppression de la mission de deuxième année pour les Elèves-Ingénieurs des Ponts et Chaussées, sortis en 1930 de l'École, n'est qu'une mesure imposée par des circonstances du moment. Ils émettent le vœu que dès cette année, si possible, on revienne aux missions régulières.

Quelques modifications utiles pourraient d'ailleurs être apportées à l'organisation de ces stages.

C'est d'abord l'augmentation des facilités de transport. La Direction de l'École des Ponts et Chaussées s'occupe en ce moment de cette question et on peut espérer que bientôt, toutes les Compagnies de Chemins de Fer voudront bien donner aux Elèves-Ingénieurs en mission, des cartes de circulation comme le faisait déjà certaine d'entre elles.

Il y aurait lieu, également, de relever l'indemnité de mission et l'indemnité supplémentaire pour séjour à l'étranger, qui sont toutes deux nettement insuffisantes. Un rapprochement avec les indemnités similaires que perçoivent nos camarades des Manufactures de l'État, des P.T.T., etc... montre clairement notre infériorité à cet égard.

Le nouveau délégué du groupe, Flinois, demandera au Comité du P.C.M. de s'intéresser à ces questions auxquelles tous les Elèves-Ingénieurs attachent la plus grosse importance.



Documents et Suggestions

Statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Un camarade suggère qu'il serait intéressant de publier dans le Bulletin les différents textes qui constituent notre Statut: Constitution du Corps, Recrutement, Avancements, Traitements, Discipline, Services détachés, Disponibilité, Congés, Retraite, etc.

Nous serions reconnaissant à quelques camarades de vouloir bien rassembler cette documentation qui présenterait effectivement un grand intérêt, notamment pour nos jeunes camarades.

Organisation des services des Ponts et Chaussées et des Mines à l'étranger

Un camarade nous signale le très grand intérêt qu'il y

aurait à ce que nous ayons quelques renseignements précis sur l'Organisation des Services correspondant aux nôtres à l'Étranger : Formation des Ingénieurs; place qui leur est faite dans la hiérarchie administrative de leur pays; rémunération; services accessoires dont ils sont chargés; nombre des Ingénieurs; renseignements statistiques permettant de comparer l'importance de leurs services avec ceux dont nous sommes chargés en France, etc.

Cette documentation, outre son intérêt propre, pourrait, le cas échéant, nous donner des argumentations propres à soutenir nos revendications.

Nous prions très vivement tous les camarades de bien vouloir nous communiquer les renseignements qu'ils pourront réunir sur cette question.

COMMUNICATIONS DU COMITÉ

PROGRAMME DÉFINITIF DE LA TOURNÉE AU MAROC

1^{re} Partie. — *Aller par l'Espagne*

Dimanche 15 mars. — Départ d'Irun à 9 h. 15 pour Madrid. — Déjeuner et dîner au wagon-restaurant. — Arrivée à Madrid à 20 h. 05. — Coucher à Madrid (Hôtel Florida).

Lundi 16 mars. — Départ à onze heures en auto-car de la « Puerta del Sol » pour l'Escorial. — Déjeuner à l'Escorial. — Retour à Madrid vers 19 h. et dîner. Départ de Madrid-Atocha à 21 h. 35 pour Algésiras.

Mardi 17 mars. — Déjeuner froid pris au buffet de Ronda. — Arrivée à Algésiras (port) à 13 h. 05. — Embarquement à 14 h. pour Tanger. — Débarquement à Tanger à 17 heures.

2^e Partie. — *Tanger-Tanger*

Mardi 17 mars. — Dîner et coucher à Tanger à l'hôtel « Villa de France ».

Mercredi 18 mars. — Départ de Tanger par train à 9 h. 10. — Déjeuner dans le train. — Arrivée à Fez à 17 h. 30. — Dîner et coucher à Fez.

Jeudi 19 mars. — Séjour à Fez. — Déjeuner à

Fez. — Dans l'après-midi, excursion autour de Fez en cars. — Dîner offert par la Compagnie du Chemin de Fer de Tanger à Fez et fête indigène.

Vendredi 20 mars. — Séjour à Fez.

Samedi 21 mars. — Départ de Fez en auto-cars pour Meknès par Moulay-Idriss et Volubilis. — Déjeuner à Meknès. — Visite de Meknès. — L'après-midi départ de Meknès en auto-cars. — Visite du barrage d'El-Kansera. — Dîner et coucher à Rabat.

Dimanche 22 mars. — Déjeuner à Rabat. — Dans l'après-midi, visite en auto-car de Rabat, Salé et Chellah. Dîner offert par la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc. — Coucher à Rabat.

Lundi 23 mars. — Départ de Rabat vers 9 heures par train spécial. — Arrivée à Feshala vers 10 h. — Visite du port et déjeuner. — Départ pour Casablanca vers 14 h. par train spécial. — Arrivée à Casablanca vers 14 h. 30. — Visite de la ville et du port en auto-car. — Dîner et coucher à Casablanca.

Mardi 24 mars. — Départ de Casablanca vers 9 h. 30. — Visite de la sous-station de Sidi-el-Aïdi. — Déjeuner dans le train. — Visite des mines de phosphate. — Départ de Kourigha pour Marrakech vers 17 h. 30. — Dîner dans le train.

Mercredi 25 mars. — Arrivée à Marrakech vers 6 h. 30. — Visite de la ville. — Déjeuner, dîner et coucher à Marrakech.

Jeudi 26 mars. — Excursion en auto-car dans l'Atlas à Tinmel. — Déjeuner à la Kasbah Gondala. — Dîner et coucher à Marrakech.

Vendredi 27 mars. — Départ de Marrakech vers 6 h. 30 par train spécial. — Arrivée à Settat vers 10 h. — Départ en auto-car pour Sidi-Machou. — Visite du barrage et de l'usine. — Déjeuner. — L'après-midi départ en auto-car pour Casablanca par Mazagan et Azemmour. — Dîner au buffet de la gare de Casablanca. — Départ de Casablanca par train spécial pour Tanger vers 21 h. 30.

Samedi 28 mars. — Arrivée à Tanger vers 6 h. 30.

3^e Partie. — Retour par l'Espagne.

Samedi 28 mars. — Embarquement pour Algésiras à 8 h. — Arrivée à Algésiras à 11 h. — Déjeuner à Gibraltar. — Visite de la ville en auto-car. — Départ pour Séville en auto-car. — Arrivée à Séville vers 20 h. — Dîner et coucher à Séville.

Dimanche 29 mars. — Dans la matinée visite de la ville. — Déjeuner à Séville. — Départ en train à 21 h. 15 pour Madrid.

Lundi 30 mars. — Arrivée à Madrid à 8 h. 45. — Départ en auto-car pour Tolède à 10 h. 30 et retour à Madrid vers 20 h. — Dîner et coucher à Madrid.

Mardi 31 mars. — Départ de Madrid pour Irun à 10 h. 15. — Arrivée à Hendaye à 20 h. 55.

Note relative à la tournée au Maroc

I. — Estimation des dépenses.

Le montant des dépenses (non compris les frais de chemins de fer en France) a été évalué approximativement aux chiffres suivants :

Première partie	1.100 fr.
Deuxième partie	2.000 fr.
Troisième partie	1.300 fr.

(Ces chiffres comprennent les transports en chemin de fer, auto-cars, bateaux à partir d'Irun afférents à chaque partie.)

Prix du billet d'aller-retour Irun-Algésiras (environ)

750 fr.

Prix du billet simple Algésiras-Tanger (bateau) (environ)

90 fr.

Prix du billet simple, par avion, Toulouse-Tanger ou Tanger-Toulouse (env.)

850 fr.

Prix du billet aller-retour, par avion, Toulouse-Tanger (environ)

1.500 fr.

L'attention des camarades est attirée sur les abattements importants qui nous sont consentis à des prix normaux par la Compagnie de l'Aéro-Postale (abattements dont les chiffres ci-dessus tiennent compte), et sur le gain de temps réalisé par l'avion.

Il est bien entendu que les chiffres ci-dessus ne sont donnés qu'à titre d'indication et qu'ils ne sauraient engager le Comité. La part de chacun des adhérents sera déterminée après la tournée en tenant compte des dépenses réelles afférentes à chacune des parties.

II. — Bagages.

Les camarades sont priés de réduire leurs bagages au minimum et de n'avoir que des bagages à main de façon à ne rien faire enregistrer.

Le poids des bagages transporté gratuitement en avion est de 15 kg. par personne.

III. — Limitation du nombre des places.

La Compagnie des Chemins de Fer du Maroc et la Compagnie du Chemin de Fer de Tanger à Fez veulent bien mettre à notre disposition pour les parcours de nuit un train spécial composé uniquement de wagons-lits et de couchettes. Les possibilités de transport de ce train spécial nous obligent à limiter le nombre d'adhérents à la tournée à 80 personnes. Les adhésions seront inscrites au fur et à mesure de leur arrivée.

Pour le transport par avion, le nombre de places sera limité à 6, dans l'ordre d'arrivée des adhésions.

Sur le parcours Cordoue-Algésiras, le nombre de places en première classe est strictement limité à une trentaine normalement. Il est absolument nécessaire que le Comité sache, quel que soit l'itinéraire choisi par les camarades, s'ils passeront entre Cordoue et Algésiras à l'aller dans la matinée du 17 mars, au retour dans la soirée du 28 mars, pour en aviser la Compagnie des Chemins de Fer Andalous qui devra prendre des dispositions spéciales.

IV. — Passeport.

Nous vous rappelons la nécessité pour pouvoir pénétrer en Espagne et au Maroc de vous munir d'un passeport pour vous et pour chacun des membres de votre famille participant à la tournée. La formalité du visa n'est pas nécessaire.

V. — Conditions d'admission.

Conformément à l'article 30 du Règlement intérieur de l'Association, peuvent seuls être admis à la tournée, en dehors des Sociétaires, les femmes et les enfants non-mariés des sociétaires participant à la tournée.

Lettres échangées avec M. le ministre des Travaux Publics au sujet de la tournée du Maroc.

Paris, le 12 décembre 1930.

Monsieur le Ministre,

Notre Association organise pour 1931, en principe du 14 mars au 1^{er} avril, un voyage d'étude au Maroc dont le programme comporte notamment les visites des ports de Tanger, Rabat, Casablanca et Mazagan, des installations électriques de la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc, des mines de phosphates de Kourigha, du barrage de Sidi-Machou.

En raison du caractère technique que présente ce voyage, nous avons l'honneur de vous demander de vouloir bien autoriser les Ingénieurs, membres de notre Association, à y prendre part et leur accorder une permission d'absence s'ils obtiennent l'assentiment du Préfet de leur département.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération et de mon respectueux dévouement.

Le Président,
Signé PARMENTIER.

Paris, le 30 décembre 1930.

Le Ministre
à Monsieur le Président
de l'Association Professionnelle des Ingénieurs
des Ponts et Chaussées et des Mines.

Vous m'avez fait savoir que l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a l'intention d'organiser en 1931 (en principe du 14 mars au 1^{er} avril) un voyage d'études au Maroc dont le programme comporte notamment la visite des ports de Tanger, Rabat, Casablanca et Mazagan, des installations électriques de la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc, des mines de phosphates de Kourrigha et du barrage de Sidi-Machou.

J'ai l'honneur de vous informer que j'autorise les Ingénieurs, membres de l'Association, à prendre part à cette tournée, sous la réserve qu'ils obtiendront l'assentiment du Préfet de leur département.

Il n'est pas nécessaire que les Préfets avisent l'Administration des permissions d'absence qu'ils accorderont aux Ingénieurs dans cette circonstance

Je désirerais recevoir, au sujet de cette tournée, un compte rendu susceptible d'être inséré dans les Annales des Ponts et Chaussées.

Le Ministre des Travaux publics,
Signé DALADIER.

VERSEMENT DES COTISATIONS

Le Comité du P.C.M. a l'honneur de vous prier d'adresser le plus tôt possible à M. Houbin, 5 rue de l'Assomption, à Paris (16^e arrt), votre cotisation pour l'année sociale 1930-1931 qui a commencé le 1^{er} novembre 1930.

Les nouveaux taux fixés par les statuts adoptés

par l'Assemblée générale du 2 mars 1930 et modifiés par l'Assemblée générale du 25 janvier 1931 sont les suivants :

100 francs pour les Inspecteurs généraux et Ingénieurs en chef;

70 francs pour les Ingénieurs ordinaires de première et deuxième classe. et les Ingénieurs ordinaires en congé hors cadres, en disponibilité et démissionnaires de toutes classes;

50 francs pour les Ingénieurs ordinaires de troisième classe.

Et de 20 francs pour les Elèves-Ingénieurs.

Pour les Inspecteurs généraux et les Ingénieurs en chef en retraite la cotisation est de 50 francs et pour les Ingénieurs ordinaires en retraite la cotisation est de 25 francs.

La cotisation est fixée d'après le grade du sociétaire au 1^{er} novembre 1930, date du commencement de l'année sociale.

Cette cotisation peut être rédimée par le versement, en une seule fois, d'une somme de 1.000 francs ou par quatre versements annuel de 300 francs effectués pendant cinq années consécutives. Les membres qui rachètent leurs cotisations par une somme de 1500 francs reçoivent le titre de membres bienfaiteurs.

Les camarades sont invités à répondre à cet appel le plus tôt possible, afin d'éviter les frais de recouvrement par le service des postes, qui sont très onéreux.

A ceux d'entre eux qui ne doivent que leur cotisation annuelle, il ne sera pas accusé réception de leur envoi à moins qu'ils n'en fassent la demande sur le talon du mandat. Ils voudront bien se contenter du récépissé de la poste.

DINER ANNUEL

M. Daladier, ministre des Travaux publics, avait bien voulu accepter de présider notre dîner annuel le 26 janvier dernier. Mais par suite des circonstances, il a dû y renoncer. Dans ces conditions, le Comité a estimé qu'il y avait lieu d'ajourner ce dîner.

Notre nouveau ministre, M. Deligne, sera sollicité pour la présidence du prochain banquet, dont la date sera fixée ultérieurement.

Nous demandons d'une façon très pressante à nos camarade d'y assister.

LE COMITÉ.

AVIS

POSTES VACANTS OU SUSCEPTIBLES DE LE DEVENIR

Postes à pourvoir dans la Métropole

I. — *Ponts et Chaussées.*

Aude. — Narbonne. — Service ordinaire.
Deux-Sèvres. — Niort. — Service ordinaire.
Drôme. — Valence. — Service ordinaire et service vicinal.
Hérault. — Sète. — Service maritime.
Loire-Inférieure. — Nante. — Service maritime.
Manche. — Saint-Lô. — Service ordinaire.
Morbihan. — Vannes. — Service ordinaire et service maritime.
Morbihan. — Pontivy. — Service ordinaire.
Moselle. — Sarreguemines. — Service de navigation.
Pas-de-Calais. — Béthune. — Service ordinaire et service vicinal.

II. — *Mines.*

Sous-Arrondissement de Bordeaux.
— de Limoges.
— de Lyon.

Postes à pourvoir au Maroc

Plusieurs postes d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées seront à pourvoir au Maroc au cours de l'année 1931.

Ces postes conviendraient à des Ingénieurs ayant au moins cinq ans à passer encore dans ce grade.

Traitement.

Le traitement de base métropolitain, multiplié par 2,5.

Indemnités.

Résidence. — Marié : de 2.800 à 6.240, suivant la localité. Célibataire : 1.440 à 3.120 fr., suivant la localité.

Charges de famille. — Premier enfant : 990 fr.; deuxième enfant : 1.440 fr.; troisième enfant : 2.430 fr.; quatrième enfant : 2.880 fr.

Frais de voyage et d'installation au Maroc.

Remboursement des frais de voyage en première classe par chemin de fer et réquisitions gratuites pour transport par mer (y compris femme et enfants de moins de dix-huit ans).

Indemnité d'installation égale à trois ou deux mois de traitement, suivant que le fonctionnaire est marié ou célibataire.

Congés

Un mois par an ou deux mois tous les deux ans (le congé de deux mois donne droit au remboursement des frais de voyage du fonctionnaire et de sa famille).

Prime de fin de service.

Après dix ans de service au Maroc, prime égale à 7,50 % du traitement perçu au cours du séjour jusqu'à concurrence de 75.000 francs par an.

ACHAT DE VOITURES : RÉDUCTION DE PRIX

Note rectificative.

La note relative aux réductions de prix consenties par certains constructeurs d'automobiles et jointe au *Bulletin du P.C.M.*, n° 2 de 1930 (avril, mai, juin 1930) doit être ainsi rectifiée :

Les commandes faites à la maison Renault doivent être livrées directement par les usines de Billancourt (Seine), 9-10, avenue Zola et adressées, par l'intermédiaire de la voirie routière comme pour les autres constructeurs.

Les réductions consenties par la maison Renault sont les suivantes :

Renault divers types (excepté pour le faux cabriolet Monasix) 10 %
Renault, faux cabriolet Monasix ... 5 %

Il est spécialement recommandé aux camarades, dans l'intérêt de tous, de ne faire, en aucun cas, état devant des personnes étrangères à l'Administration des Ponts et Chaussées, des remises consenties par certains constructeurs sur le prix d'achat des voitures destinées au Service de l'Administration.

Des indiscretions de ce genre ayant été commises, certaines maisons se sont émues et ont insisté sur le caractère rigoureusement personnel et confidentiel de ces remises.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Changements ou compléments d'adresse.

I. — *Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées.*

Néant.

II. — *Ingénieurs en chef.*

- MM. **Alby**, 55, boulevard Lannes, Paris (16^e).
Aragnoi, 31, avenue Malausséna, Nice.
Becquerel, 57, rue Cuvier, Paris (5^e).
Malet, Pavillon de la Navigation, port de la Bourdonnais, Paris (7^e).
Mossat, Chambéry.
Gondon, Cours du Temple, Privas (Ardèche).
Guillot, Poudenas (Lot-et-Garonne).
Kirchner Marcel, 1, rue Côte-Champion, Epinal (Vosges).
Normandin, 8, avenue de Lamballe, Paris (16^e).
Rabut Emile, 12, rue de Paris, Rennes.

III. — *Ingénieurs ordinaires.*

- MM. **Alix**, 35, rue de l'Oise, Compiègne.
Boucher, Victoria Palace Hôtel, 6, rue Blaise-Desgoffe, Paris (6^e).
Carrus, 134, rue de Grenelle, Paris (7^e).
Cadenat Paul, 8, rue Saint-Maurille, Angers.
Casanova Joseph, 49, rue des Missionnaires, Versailles.
Caufourier, Maison Dettlinger, 69, rue Kellermann, Metz-Sablou.
Cosmi, 58, rue de l'Alma, Tours.
Custaud, 21, rue Duc-des-Cars, Alger.
Dantin, 23, rue de la Paix, Bois-Colombes.
Dumas Fernand, 52, quai Gaston-Boulet, Rouen.
Gaspard Bernard, 21, rue de Toulouse, Saint-Malô.
Gonon, 12, rue Lacreteille, Paris (15^e).
Grandeau, 4, rue Georges-Wille, Paris.
Guinée, 158, rue de la Montagne, Sarreguemines.
Iron, Arsenal, Toulon.
Macaigne, impasse de la Croix, Chauny (Aisne).
Michel Henri, 10, rue Edmond-Roger, Paris (15^e).

- MM **Ollivier**, 13, rue Pierre-Nicole, Paris (5^e).
Renaud, 15, rue Saint-André, Rouen.
Rérolle, 30, rue du Château, Dijon.
Rostand, La Serane, Bonneveine, Marseille.
Rouen, boulevard Saint-Ruf, impasse du Syndicat-Agricole, Avignon.
Teste, 14, rue Angélique-Vérien, Neuilly-sur-Seine.
Tinardon, Château de Chaubuisson, par Fontenay-Trésigny (Seine-et-Marne)

IV — *Ingénieurs des Mines.*

- MM. **Gendrin**, Kaztersberg.
Lepercq, 67, boulevard Lannes, Paris (16^e).
Malavoy, 5, rue d'Assas, Paris (6^e).

Décès.

On annonce la mort, à Strasbourg, du *professeur Georges Weiss*, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, membre de l'Académie de médecine, commandeur de la Légion d'honneur, doyen honoraire de la Faculté de Médecine de Strasbourg, ancien professeur de la Faculté de Médecine de Paris. Né en 1859, à Bischwiller (Bas-Rhin), le défunt avait débuté comme Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Rappelons que le professeur Georges Weiss a rendu les plus grands services à la Faculté de Médecine de Strasbourg.

Nous avons également appris le décès de :

- MM **Guiffart**, Armand, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en retraite.
Cholet, Ingénieur des Ponts et Chaussées en activité.
de Larminat, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.
Levêque A. Ingénieur des Mines en activité.

Annonce

Six volumes reliés des *Annales des Ponts et Chaussées*, en très bon état, pourraient être cédés.

Il s'agit des années : 1880-1881; 1882-1883; 1884-1885; 1886-1887; 1888-1889; 1890.

Le port serait à la charge de l'acquéreur.

Prière d'adresser des offres à M. Le Creurer, 117, rue Notre-Dame-des-Champs. Paris (6^e), qui transmettra.

COURRIER PARTICULIER

Les Ingénieurs du Service ordinaire de la Nièvre demandent aux camarades :

1° Quels sont les bitumes provenant de la distillation des pétroles les plus aptes à l'émulsion?

2° Les bitumes du Caucase, de la Pétronaphte ont-ils déjà été employés et donnent-ils de bons résultats?

3° Certains émulsifs peuvent-ils être nuisibles aux propriétés adhésives du bitume?

4° Existe-t-il un appareil pratique pour mesurer la viscosité des émulsions?

5° A-t-on imposé, des des cahiers des charges un degré de viscosité, celle-ci paraissant devoir influer sur la bonne exécution des revêtements?



TOURNÉES

Compte rendu de la tournée de Juillet 1930

La tournée du P.C.M. fut dans l'ensemble favorisée par le temps, surtout si l'on tient compte de l'été pluvieux qui l'encadra.

Suivie par d'assez nombreux camarades, elle présenta d'un bout à l'autre un très vif attrait, embrassant les branches les plus variées de l'art de l'Ingénieur, et traversant des pays d'un très grand intérêt touristique.



COKERIES DE HEINITZ DÉCURNEMENT DU COKE

Le rassemblement du 2 juillet à Sarrebruck permit aux membres de constater l'intense et jeune animation des rues principales de la ville; nous visitons le nouveau bureau de poste, qui, dans une situation unique, formant mur de soutènement de 15 mètres de hauteur du talus du chemin de fer, permet une distribution directe aux différents services par simple gravité. Claire, propre, vaste et bien aérée, la salle du public serait enviée par la plupart des nôtres. A côté s'ouvre le passage inférieur de la Trierstrasse en construction, en béton armé, de 15 mètres d'ouverture.

Nous nous rendons ensuite aux importantes usines de Burbach, du groupe Arbed, où nous visitons successivement les hauts fourneaux, les convertisseurs, et l'atelier de laminage. Un excellent déjeuner, offert par cette Société, termine la matinée.

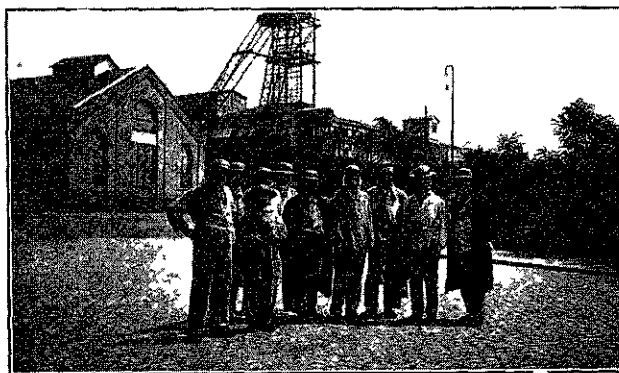
L'après-midi, visite des cokeries de Heinitz, où les Mines Domaniales de la Sarre ont réussi à mettre au point une remarquable fabrication de coke métallurgique par distillation de houilles grasses mélangées avec des houilles semi-distillées.

La journée se termine sur le chantier des travaux de

l'Ecluse de Gündingen (construction d'un mur de quai de 90 mètres de long) et par un dîner en France, au Pavillon Maurice.

La matinée du lendemain 3 juillet est consacrée à la Centrale électrique de Fenne (Mines Domaniales) et au carreau Duhamel (avec descente dans la mine); après un déjeuner à la mine, visite du pont de Dillingen récemment mis en service, de 150 mètres de long et 9 mètres de large, à arcs à triple articulation (portée maximum, 48 mètres), présentant cette caractéristique curieuse que le point haut du tablier n'est pas situé au milieu de l'ouvrage, mais au-dessus du lit mineur. Visite du pont de Fraulautern, en construction, à arcs à semi-articulation en béton fretté, de 147 mètres de long et 12 mètres de large, avec portée maxima de 64 mètres. En passant, on examine les divers revêtements des routes suivies (béton asphaltique, Essener Asphalt.). Le soir, un banquet offert par la Direction générale des Mines Domaniales et présidé par M. Guillaume, Directeur général, réunit à la Tonhalle, avec tous les membres de la tournée, tous leurs aimables guides.

Le lendemain 4 juillet, la matinée est consacrée au



CARREAU DUHAMEL. LA TOURNÉE A LA SORTIE DU Puits

pèlerinage sur les champs de bataille de 1870: après avoir aperçu sur sa hauteur le fort de Bitche, nous traversons Reichshoffen et Werth et contempions les hauteurs et la vallée de la Sauer où se déroula la fameuse bataille. Puis, déjeuner à Niederbronn; l'après-midi, visite détaillée des installations de Pechelbronn (forage, pom-

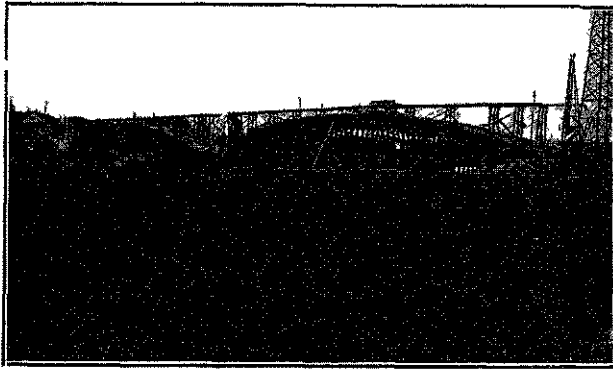
page, traitement des huiles) Par la belle forêt de Haguenau, nous atteignons Strasbourg

Le 5 juillet, le groupe prend place sur une vedette et parcourt le port de Strasbourg, attent en pleins travaux de dragages la Centrale électrique et la visite

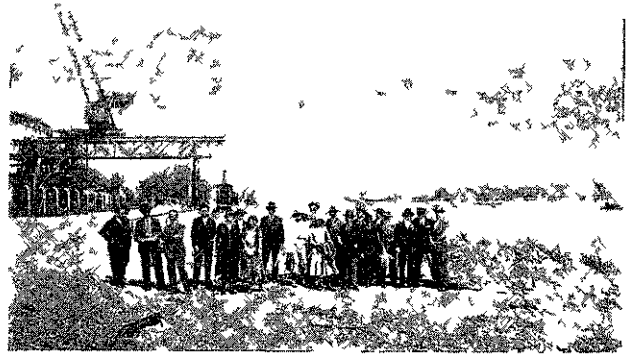
Le début de l'après-midi est laissé libre Chacun va voir à son gré l'orangeie, la cathédrale, le monument

nous remontons par Munster, à la Schlucht, à Markstein, au Ballon de Guebwiller, redescendons sur l'Hautmannswillerkopf avec son monument et son cimetière, sur Thann dont on admire la magnifique église heureusement presque intacte, et enfin, nous atteignons Mulhouse

Après ces deux jours de tourisme, la journée du 8 est particulièrement chargée au point de vue technique L.



PONT EN CONSTRUCTION DE FRAULEUTERN



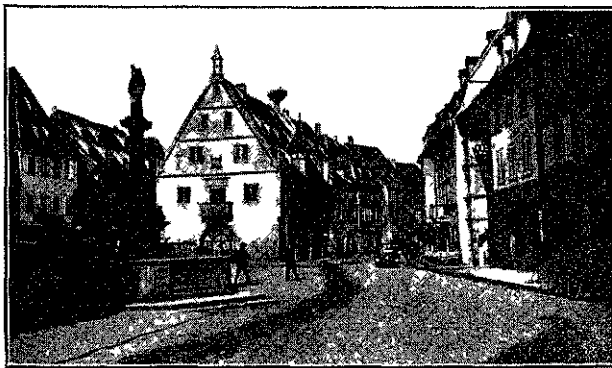
STRASBOURG LA TOURNÉE DEVANT LA CENTRALE ELECTRIQUE

du maréchal de Saxe, etc Et l'on repart en auto-car pour Barr, en passant par le site célèbre de Sainte-Odile

Le lendemain, dimanche 6, est uniquement touristique nous parcourons la chaîne des Vosges et l'itinéraire magnifique jalonné par le Haut-Koenigsbourg, restauration impressionnante, mais assez discutable due à Guillaume II, Kaysersberg, dont les vieilles maisons sont si délicieuses, le lac Blanc, le lac Noir (qu'on projette de relier par

matin, en effet, est consacré aux Mines Domaniales de potasse le groupe descend au fond des mines, vers 500 mètres de profondeur, où l'éclat du sel donne aux lumières électriques des reflets féeriques; ensuite, après s'être désaltérés, nous visitons les usines de traitement et nous faisons honneur au déjeuner offert par les Mines.

Pour, départ pour Kembs nous examinons, trop rapidement au gré de tous, le chantier des chutes, où succes-



OBERNAI



LE GRAND BALLON ET LE MONUMENT DES CHASSEURS

une Centrale hydro-électrique fonctionnant avec les chutes de Kembs, tantôt en moteur, tantôt en générateur, et servant ainsi d'accumulateur d'énergie pour les heures de pointe), le Linge, ses ouvrages fortifiés et ses cimetières, les trois Epis, où une averse violente vient malheureusement gêner la tournée, et enfin Colmar

Le lendemain 7, après une visite rapide de Colmar,

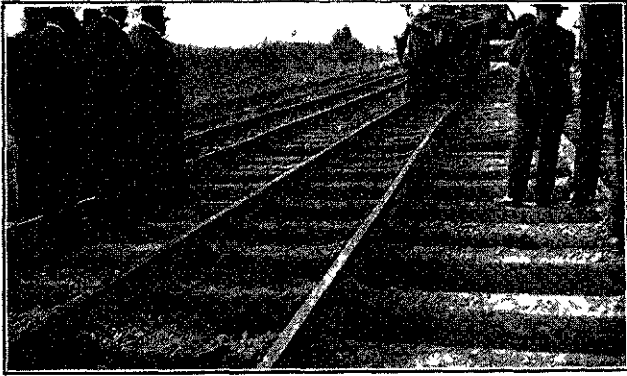
sivement le canal (avec son immense diagraphie), le service des voies de travaux (avec son originale machine à ripier les voies), le barrage et l'usine font l'admiration générale par la largeur des conceptions et la puissance des moyens mis en œuvre pour la réalisation. La visite se termine avec le jour, et il faut bien s'en aller, avec d'ailleurs la compensation heureuse d'un dîner servi par les bons

soins de l'Energie Electrique du Rhin et qui étonne par son ampleur nos pauvres estomacs à peine remis du copieux travail que leur avaient donné le midi les Mines de Potasse.

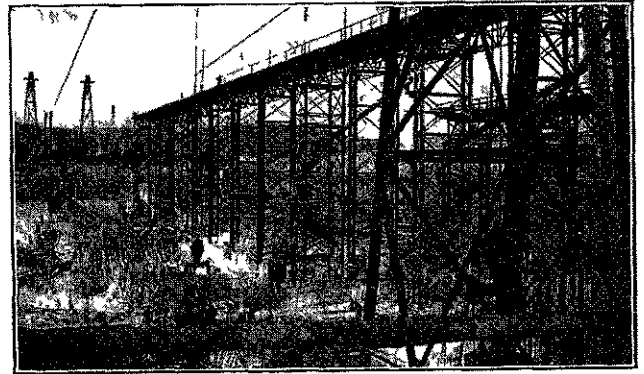
Après avoir gagné Lyon, les membres de la tournée s'embarquent, le surlendemain matin, à la Mulatière, sur un des beaux remorqueurs du Rhône, mis gracieuse-

A la fin de la soirée, le remorqueur aborde en Arles, au milieu de la ville éclairée par les rayons horizontaux du soleil, et dont la vue générale est plus complète du milieu du fleuve que de tout autre point de vue.

Après une promenade nocturne dans la ville et aux Alyscamps, les membres de la tournée se donnent rendez-vous pour les deux jours suivants qui termineront le



KEMBS. LE RIPEUR DE RAILS



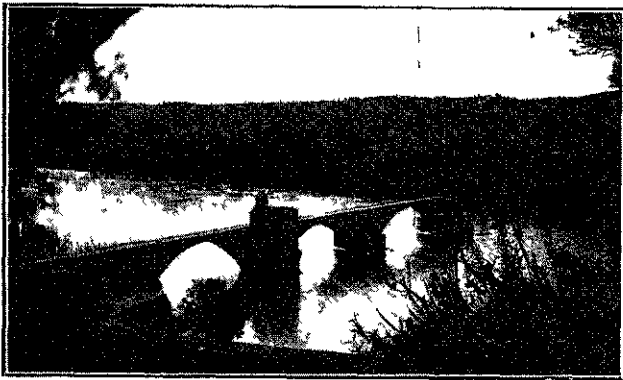
KEMBS. LE CHANTIER DE LA CENTRALE

ment à la disposition du P.C.M. par la Compagnie de Navigation « Le Rhône » et dont le Directeur, M. d'Holteland, vient faire les honneurs à l'embarquement.

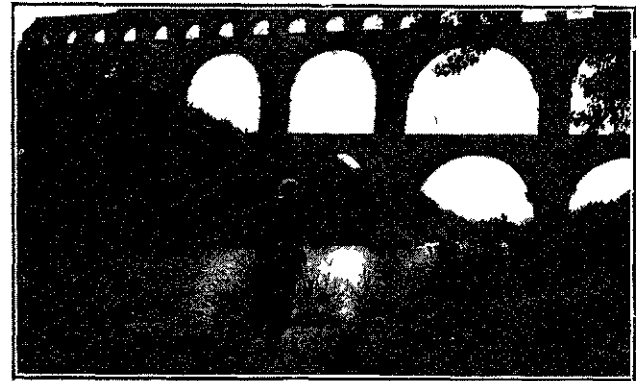
Favorisée par un temps splendide, la descente du fleuve est des plus réussies. Les rives, tantôt riantes, tantôt resserrées en défilés plus sévères, les châteaux du moyen âge qui en couronnent les hauteurs, les cités et les villages pittoresques qui les bordent, les ponts hardis et

voyage par la visite de la Provence, en passant par Nîmes, le pont du Gard, Orange, Avignon, le Ventoux, la Fontaine de Vaucluse, les Baux et Saint-Rémy.

L'accueil le plus parfait et le plus cordial nous a partout été réservé, par M. Guillaume, Directeur des Mines de la Sarre à Sarrebruck, M. Drouart, Secrétaire général de la Chambre de Commerce Franco-Sarroise; M. Graff, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au port de



AVIGNON. LE PONT SAINT-BENAZET.



LE PONT DU GARD.

élégants qui les relient formaient un spectacle plein de variété qui ne permettait pas à l'attention de se lasser. Elle est encore attirée aux passages délicats par les habiles manœuvres du remorqueur et des chalands qu'il traîne. L'Ingénieur en chef de la Navigation, M. Pascalon, donne en même temps les plus intéressantes explications sur les travaux qui s'y exécutent ou qui feront l'objet des grands aménagements en projet.

Strasbourg; M. de Retz, Directeur des Mines de Potasse; M. Pellissier, Directeur de Pechelbronn; M. Antoine, Directeur de la Société d'Electricité de Strasbourg; M. Clément, Directeur de l'Energie Electrique du Rhin; MM. Pascalon, Languereau et Claudon, Ingénieurs en chef et MM. Bertin, Eisenmann et Favier, Ingénieurs des Ponts et Chaussées et leurs collaborateurs.

Nous leur en avons la plus grande reconnaissance.

CHRONIQUE DES TRAVAUX

Le Comité du P.C.M. désirerait, sous cette rubrique, publier chaque mois l'indication des travaux de quelque importance qui s'exécutent dans les divers services des Ponts et Chaussées.

La plupart des camarades ignorent en effet, assez souvent ce qui se fait en dehors d'un rayon assez limité, et certains ont exprimé le désir d'être mieux renseignés.

Au moment même où nous étudions un projet, il peut en effet se faire qu'un travail analogue soit en cours en un autre point de la France et que les difficultés auxquelles nous nous heurtons aient été déjà résolues.

Il n'est pas besoin d'insister sur les avantages qu'il y aurait alors à pouvoir recueillir, soit par un rapide voyage, soit par un échange de lettres, des renseignements qui auraient en tous cas, le mérite de l'actualité

Il est d'autre part inadmissible que nous puissions, à l'intérieur du Corps, ignorer les travaux importants dirigés actuellement par nos camarades.

Nous serions donc reconnaissants à tous les camarade de vouloir bien nous signaler, en quelques lignes, les travaux de quelque importance ou présentant un intérêt particulier, les essais et expériences en cours de réalisation, les adjudications prochaines et les concours, et même les projets à l'étude dans leur service en ce moment. Nous faisons un très pressant appel à leur esprit de corps pour qu'ils veuillent bien, renonçant à toute fausse modestie et sans remettre à plus tard, nous adresser ces renseignements et ensuite les tenir à jour.

Nous accueillerions avec plaisir quelques dessins ou photographies



VOIRIE ROUTIÈRE

Enquête Générale

Le développement de la circulation automobile, ainsi que l'incorporation de 40 000 kilomètres de routes nouvelles dans la Voirie nationale ont posé de nombreux et importants problèmes aux services routiers.

L'organisation actuelle de ces services demande soit à être modifiée, soit tout au moins à être complétée.

Le Comité du P.C.M. serait heureux que les camarades veuillent bien lui permettre de profiter des facilités offertes dans le nouveau bulletin pour exposer leurs opinions sur ce sujet; ils permettront ainsi au Comité de défendre en connaissance de cause

l'intérêt des services et les opinions autorisées des ingénieurs.

Prière d'envoyer toutes communications sur ce sujet à

M Marcel PROT,
Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Ministère des Travaux Publics,
244, boulevard Saint-Germain,
PARIS (7^e)

LE COMITÉ

Nous n'avons encore reçu aucune réponse.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 25 Janvier 1931

La séance est ouverte à 15 h. 15, sous la présidence de M. **Parmentier**, Président du Comité d'Administration du P.C.M.

RAPPORT DU COMITÉ

M. le **Président** donne lecture du rapport moral du Comité sur son activité au cours de l'exercice clos au 31 octobre dernier.

Mes chers camarades,

Les statuts nouveaux de notre Association, que vous avez établis lors de votre Assemblée du 2 mars dernier, sont entrés en application le 11 mai, date à laquelle vous avez validé les élections d'un nouveau Comité. Les 8 mois écoulés constituent un délai trop restreint pour que l'on puisse juger des résultats définitifs de la réforme réalisée.

Il est toutefois à constater qu'un contact assez étroit s'est établi entre les membres de certains groupes et leur délégué, permettant à ce dernier de renseigner ses camarades sur la vie du P.C.M., et d'examiner avec eux les questions qui les intéressent particulièrement.

Votre Comité s'est efforcé, pendant cette même période, de suivre et de résoudre les questions qui lui étaient soumises ou dont il s'était saisi.

Fédération des Cadres Supérieurs Techniques des Services Publics. — Des conversations officieuses s'étaient déjà engagées depuis assez longtemps entre certains membres du P.C.M. et les représentants d'Associations dont les intérêts, sur bien des points sont parallèles aux nôtres : celles des Ingénieurs de l'Aéronautique, des Manufactures de l'État et des Postes et Télégraphes, en vue de la constitution d'une Fédération d'Ingénieurs de l'État avant un recrutement analogue sur beaucoup de points, et occupant dans leurs Départements Ministériels respectifs une situation de même rang.

Votre Comité a approfondi la question et estimé qu'il y avait intérêt à ce que le P.C.M. soit représenté au sein de cette Fédération.

La discussion du projet de statuts a abouti au texte qui a été publié dans le numéro de janvier de notre Bulletin, en même temps que le Règlement intérieur.

Une note insérée dans le même Bulletin, expose

les avantages principaux de cet organisme nouveau. Je crois donc inutile d'y revenir.

Je rappelle toutefois que chaque Association est représentée au Conseil de la Fédération par autant de délégués qu'elle compte de centaines de membres, avec un minimum de deux, et sans que le nombre de délégués d'une même Association puisse dépasser la moitié des membres du Conseil.

Chacune des autres Associations comptant moins de 200 membres et le P.C.M. en comptant 1.100, il s'ensuit que notre Association compte un nombre de représentants égal à celui des autres Associations réunies, soit 6 délégués.

La constitution de cette Fédération, qui, représentant des Ingénieurs relevant d'un assez grand nombre de Départements ministériels, aura un champ d'action plus large que chaque groupement isolé semble rencontrer la faveur des Pouvoirs Publics.

Il se pourra que d'autres associations viennent élargir cette Fédération. L'avenir nous fixera.

Votre Comité vous demande d'approuver son adhésion à la Fédération. Un projet de délibération vous sera soumis à ce sujet.

Traitements. — Des décrets pris le 28 mai dernier, ont fixé de nouveaux traitements, à des taux d'ailleurs notablement inférieurs à ceux que nous avions demandés, par une lettre adressée au Ministre le 20 mai, une semaine après notre élection.

Notre action devra se poursuivre pour leur relèvement, lorsque les circonstances s'y prêteront. Un tel relèvement est justifié, à la fois par leur insuffisance acquise au moment où ont été pris les décrets, et par l'augmentation des prix qui s'est produite depuis lors.

Indemnités de fonction. — Comme par le passé, nous réclamons le chiffre de 25.000 francs comme plafond de l'indemnité de fonctions. Le Ministère des Finances ne se déclare pas encore cette année favorable au relèvement du taux actuel. Il faudra l'obtenir.

Frais de contrôle. — Les frais de contrôle pour les distributions d'énergie électrique, les forces hydrauliques, les outillages de ports de navigation intérieure et de ports maritimes qui sont répartis entre les fonctionnaires des services du contrôle, ne repré-

sentent qu'une part insuffisante des versements exigés des concessionnaires.

Leur relèvement a fait l'objet des efforts de votre comité. Un résultat semble devoir être acquis cette année, puis le projet de budget inscrit un crédit de 2.560.000 francs, là où figurait précédemment un crédit de 1.408.000 francs. L'augmentation serait de 80 %.

Adductions d'eau potable. — La question des adductions d'eau potable tient une place importante dans les préoccupations de nos camarades. Il y avait lieu de craindre, et à juste titre, que des appétits externes ne viennent chercher à attirer à eux certaines de nos attributions.

Grâce à une actions persévérante le danger a pu, sinon être évité, du moins être limité. Une circulaire de l'Agriculture du 18 septembre dernier, a apporté aux règles anciennes une modification, qui a pour effet de soustraire au contrôle des Ingénieurs du Service hydraulique les projets et l'emploi des subventions, lorsque les communes s'adressent, pour leurs études et leurs travaux, au Service du Génie Rural.

Pour le surplus, cette circulaire consacre nos attributions, notamment celles qui concernent la police des eaux.

Décorations. — La proportion des croix de la Légion d'honneur attribuées à nos Corps dans le contingent de notre Ministère, comme d'ailleurs à l'ensemble des fonctionnaires en activité de service du Département des Travaux Publics, avait diminué dans de notables proportions ces dernières années.

Votre bureau est intervenu d'une façon répétée auprès du Ministre; une amélioration a été constatée lors de la promotion de janvier. Nous devons en être reconnaissants à notre Ministre actuel.

Relations avec les Ingénieurs des T.P.E. — Les relations avec le Syndicat des Ingénieurs des T.P.E. ont été reprises à la suite d'une lettre qui a été adressée à notre Comité au début de son entrée en fonctions.

Un premier accord a eu lieu sur le principe que le traitement de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées de deuxième classe ne devait pas être inférieur à celui de la classe la plus élevée d'Ingénieur des T.P.E. Les décrets de révision ont d'ailleurs consacré ce principe.

Par ailleurs, des conversations ont été échangées avec les Délégués de ce Syndicat. Elles ont eu lieu en toute franchise de la part des délégués du P.C.M. qui n'ont pas caché que certaines revendications du Syndicat ne leur semblaient pas de nature à être suivies.

Voyages du P.C.M. — La dernière tournée du P.C.M. s'est déroulée sans incidents dans la Sarre et en Alsace. Elle s'est complétée par la descente du Rhône. Partout l'accueil le plus empressé nous a été

réserve et la partie technique comme la partie touristique ont été captivantes.

Le prochain voyage aura lieu au Maroc, en mars prochain. La date en a été choisie de manière à ne pas coïncider avec celle de l'assemblée de nombreux Conseils généraux. Son organisation semble avoir répondu à un désir très net de nos camarades, car le nombre des adhésions provisoires dépasse cent-vingt.

Bulletin du P.C.M. — Le désir avait été exprimé par de nombreux camarades de voir le Bulletin complété et rendu plus vivant par la publication d'articles intéressant l'ensemble de nos Corps.

Un premier numéro publié en un format nouveau, et avec une présentation plus attrayante, a été publié au début de janvier. Nous comptons que nos camarades aideront le Comité de rédaction à poursuivre l'œuvre entreprise, en lui envoyant leurs opinions et leurs suggestions, ainsi que des articles propres à être insérés.

Secrétariat. — Nous devons ici remercier très vivement le nouveau Directeur de l'École des P.C.M., l'Inspecteur général Suquet qui a généreusement mis à la disposition du P.C.M. une salle, parmi celles qui dépendent de ses appartements, pour y installer nos archives, ainsi qu'un bureau où nos camarades pourront consulter divers périodiques, faire leur correspondance et disposer d'un téléphone. Un agent se tiendra en principe dans ce local les mardis et vendredis; mais nous pensons qu'il pourra ultérieurement être présent tous les après-midi.

M. Suquet ne s'est pas borné à cette manifestation de l'intérêt qu'il nous porte, car il a également mis à la disposition de votre comité, pour ses réunions, la grande salle du Conseil au lieu de l'ancienne salle des Professeurs, devenue trop exigüe en raison de l'accroissement du nombre des membres du Comité. Nous lui en sommes particulièrement obligés.

Insuffisance du Personnel dans les Services. — Une grave insuffisance de personnel existe dans nos divers services. Elle est destinée à s'accroître par suite du classement de 40.000 kilomètres de routes départementales dans la Voirie Nationale.

Une circulaire a été adressée à tous les Ingénieurs en chef, leur indiquant les raisons de cette insuffisance et les priant d'agir en vue d'y remédier.

Le Trésorier va maintenant vous présenter le bilan de l'Association, après quoi des projets de délibérations vous seront soumis.

M. le Président demande aux membres de l'Assemblée de vouloir bien prendre la parole pour des observations ou suggestions que la présentation du rapport moral aura pu leur suggérer.

Personne n'ayant demandé la parole, M. le Président invite le Trésorier à donner lecture de son rapport

RAPPORT DU TRÉSORIER

M. Curet, Trésorier, donne lecture du rapport qui suit sur les comptes de l'année sociale 1929-1930.

Mes chers camarades,

Conformément à l'article 13 des statuts de notre Association, nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation les comptes de l'année sociale écoulée, arrêtée au 31 octobre 1930.

I. Adhésions. — Nous avons enregistré l'adhésion de 39 nouveaux membres, et malgré les démissions et décès, le nombre de nos sociétaires est porté de 1.118 à 1.141, se décomposant ainsi :

- Membres bienfaiteurs vivants : 4.
- Souscripteurs perpétuels vivants : 180.
- Souscripteurs annuels : 957.

II. Recettes et Dépenses courantes de l'Exercice. — Les recettes et dépenses courantes de l'exercice se répartissent conformément au tableau suivant : en regard de chaque chiffre est indiqué le chiffre afférent à l'exercice précédent.

DÉPENSES	1928-1929	1929-1930
Frais généraux et d'administration	16.364 75	13.359 30
Publication du Bulletin..	7.180 85	9.390 50
Abonnements collectifs...	47.092 50	47.612 35
Dépenses diverses	1.211 35	12.559 10
Dîners périodiques	5.846 »	»
Tournées et voyages....	207.591 10	35.876 80
Souscriptions diverses . . .	380 »	1.200 »
Total des Dépenses.	285.666 55	119.998 05
RECETTES	1928-1929	1929-1930
Cotisations annuelles	21.575 »	21.115 »
De l'exercice : 1928-29, 22.385; 1929-30, 19.600.		
Arriérées : 1928-29, 895; 1929-30, 1.335.		
Anticipées : 1928-29, 135; 1929-30, 180.		
Abonnements collectifs..	46.773 50	47.633 »
Recettes diverses	55 25	»
Dîners périodiques	3.780 »	»
Tournées et voyages....	210.682 35	34.928 50
Intérêts des valeurs mobilières et dépôts en banque	5.249 29	5.220 04
Total des Recettes.	288.115 39	108.896 54

Report du total des Dépenses	285.666 55	119.998 05
Excédent des Recettes..	2.448 84	»
Excédent des Dépenses..	»	11.101 51

La diminution du montant total des recettes et des dépenses au cours du présent exercice, porte principalement sur le chapitre « Tournées et voyages » ; les causes de variation des divers chapitres sont sommairement exposées ci-dessous :

Le total des cotisations annuelles de l'exercice est sensiblement égal à celui de l'exercice précédent, comme pour ce dernier, un trop grand nombre de sociétaires ont encore négligé de verser leur cotisation malgré plusieurs rappels.

Le chapitre « Abonnements collectifs » présente un léger excédent de 20 fr. 65, alors que le même chapitre de l'exercice précédent laissait un déficit de 319 francs. L'équilibre de ce chapitre varie chaque année dans un sens ou dans l'autre, suivant les demandes d'abonnements.

Le compte « Tournées et voyages » laisse, par contre, un déficit de 948 fr. 30; toutefois, il reste à recouvrer sur cette somme 584 fr. 40, mais 311 fr. 05 sont irrécouvrables par suite du décès d'un des participants. L'exercice précédent avait laissé apparaître un excédent de 3.091 fr. 25 sur ce poste. Cette année, il n'a été organisé qu'une tournée seulement dont l'importance, tant en ce qui concerne le nombre des participants que les sommes engagées, était bien moindre que celle effectuée en Algérie en 1929; c'est d'ailleurs là l'explication de la diminution des chiffres des recettes et des dépenses.

Le dîner annuel n'a pas eu lieu en 1930; la dépense pour l'exercice précédent avait été de 2.066 francs (invitations).

L'exercice 1929-1930 se solde par un déficit de 11.101 fr. 51, dû aux frais exceptionnels (12 mille 457 fr. 50), occasionnés par la réunion de plusieurs assemblées générales. Ce déficit est d'ailleurs, à peu de choses près (11.300 fr), celui qu'avait laissé prévoir le rapport du Trésorier soumis à votre dernière assemblée générale du 11 mai 1930.

III. Valeurs en portefeuille. — Votre portefeuille n'a subi que peu de transformations au cours de l'exercice :

Une obligation P.O. 2 1/2 % a été remboursée avec une prime de 51 fr. 47.

Il n'a pas été fait d'achat de valeurs mobilières.

Votre portefeuille se compose donc au 31 octobre 1930, des valeurs suivantes :

	PRIX D'ACHAT
120 francs de rente 3 %.....	3.980 15
736 francs de rente 5% 1915-1916.	11.483 95
85 francs de rente 4 % 1918.....	1.504 50
500 francs de rente 5 % amortis- sable 1920	10.000 »
1.000 francs de rente 6 % 1920....	15.966 45
500 francs de rente 4 % 1925.....	12.402 59
13 bons Crédit National 6 % 1921..	6.480 50
6 bons Crédit National 6 % 1922..	2.892 »
9 obligations Communales 3 % 1891	3.596 35
7 obligations foncières 4 % 1913..	3.378 35
10 obligations Communales 5,50 % 1920	4.177 65
11 obligations Ouest 2,5 %.....	4.313 49
5 obligations P.O. 2,5 %.....	2.120 05
20 obligations P.L.M. fusion 3 %..	5.699 25
12 obligations Est 6 %.....	4.908 »
16 obligations Bourdonnais 3 %....	7.033 36
9 obligations Yunnan 3 %.....	3.629 25
8 obligations Djibouti 3,5 %.....	2.870 32
Total	106.436 21
La valeur du portefeuille en bourse au 20 janvier 1930 était de 111.817 fr. 56.	
IV. <i>Fonds spécial.</i> — Le fonds spécial, fixé par l'Assemblée générale du 11 mai 1930, à.....	69.300 »
est à majorer du montant des cotisa- tions rédimées encaissées au cours de l'exercice, soit	11.650 »
Son montant est donc de.....	80.950 »
V. <i>Fonds de réserve.</i> — Le fonds de réserve au 1 ^{er} novembre 1929 s'éle- vait à	55.723 58
Il a bénéficié d'une prime de rembour- sement d'une obligation Djibouti 3,50 %	51 47
mais doit supporter l'excédent de dé- penses de l'exercice, soit.....	55.775 05
son montant tombe donc à.....	11.101 51
son montant tombe donc à.....	44.673 54
VI. <i>Bilan.</i>	
ACTIF	
Portefeuille	106.436 21
Caisse et banque.....	19.187 33
Balance	125.623 54
PASSIF	
Fonds social au 31 octobre 1930.....	80.950 »
Fond de réserve au 31 octobre 1930..	44.673 54
Balance	125.623 54

Tel est le résumé des comptes que le Comité d'Administration a l'honneur de soumettre à votre approbation.

La présentation du rapport ne donne lieu à aucune observation de la part des membres présents.

Toutefois conformément aux dispositions de l'article 21 du règlement intérieur, la comptabilité doit être vérifiée par une commission de trois membres : MM. **Curet, Beau et Roullier**, sont désignés à cet effet.

QUESTIONS DIVERSES

M. **le Président** fait savoir qu'en raison des circonstances, le dîner annuel, qui devait avoir lieu le lundi 26 janvier, a dû être reporté à une date ultérieure qui sera portée à la connaissance des membres du P.C.M. par une circulaire spéciale.

En ce qui concerne les cotisations, les plafonds fixés par l'art 15 des statuts ont paru un peu élevés au Comité pour les ingénieurs ordinaire de 3^e classe qui jouissent d'un traitement particulièrement défavorisé et pour les ingénieurs ordinaires en retraite. Le Comité propose à l'Assemblée générale de ramener en 1931, les cotisations pour ces deux catégories respectivement à 50 francs et 25 francs. La diminution de recettes est négligeable en raison du petit nombre des membres intéressés; le Comité espère d'ailleurs qu'elle sera compensée par l'adhésion de nouveaux membres que cette décision doit favoriser.

Enfin, M. le Président signale que les statuts en vigueur ne font pas de places « officielles » aux camarades n'appartenant pas au service actif. Or, le nombre des camarades qui ont quitté l'administration pour des raisons diverses (soit mise à la retraite, soit entrée dans l'industrie privée), représente environ la moitié des membres de l'Association. On a bien limité le nombre de ces camarades pouvant faire partie du Comité mais on n'a pas fixé de minimum. Or il a paru intéressant au Comité d'avoir dans son sein des représentants des Compagnies de chemin de fer, soit des industriels, soit des membres en retraite. Si l'on ne fixe pas de minimum on peut craindre qu'aucun d'eux ne se présente, craignant de ne pas être élus par le fait qu'ils sont moins connus des membres de l'Association. Pour réaliser cette réforme, on serait conduit à modifier les statuts et le Comité a décidé de présenter un vœu dans ce sens à l'Assemblée.

RÉSOLUTIONS

Le Secrétaire donne lecture des résolutions présentées par le Comité.

Première résolution

L'Assemblée générale approuve l'adhésion de l'Association à la Fédération des Associations des Cadres Supérieurs Techniques des Services Publics et charge le Comité de désigner ses représentants au Conseil de la Fédération.

Deuxième résolution

L'Assemblée générale valide l'élection de délégués élus par les groupes : à l'exception de celle de M. Crescent, membre sortant, qui n'est pas rééligible. Elle délègue au Comité les pouvoirs nécessaires pour la validation du délégué du groupe de Toulouse conformément à l'article 13 des statuts.

Troisième résolution

L'Assemblée générale approuve les comptes de l'exercice clos au 31 octobre 1930 conformément aux propositions de la Commission de vérification.

Quatrième résolution

L'Assemblée générale, par application de l'article 15 des statuts, décide de fixer pour 1931, à 50 francs la cotisation des Ingénieurs ordinaires de 3^e classe, et à 25 francs la cotisation des Ingénieurs ordinaires en retraite.

Vœu

L'Assemblée générale émet le vœu que les statuts soient modifiés de façon à réserver au sein du Comité une représentation obligatoire aux camarades n'appartenant pas au cadre actif.

a) 1^o résolution. — Après un échange d'observations qui n'implique pas de modification, la première résolution est adoptée à l'unanimité.

b) 2^a résolution. — Le Secrétaire donne les résultats des élections partielles des groupes.

Ont été élus :

Par le Groupe du **Corps des Mines** : MM. **Vi-gier**, I.O.M. à Béthune, et **Baboin**, I.O.M. à Chal-lon-sur-Saône.

Par le groupe de **Lyon** : M. **Rerolle**, I.O.P. à Dijon.

Par le groupe de l'**Afrique du Nord** : M. **Gi-ber**t. I.O.P. à Casablanca.

Par le groupe d'**Orléans** : M. **Cestre**, I.O.P. à Bourges.

Par le groupe de **Toulouse** : M. **Crescent**, I.C.P. à Toulouse.

Par le groupe **colonial** : M. **Jacquinet**, I.O.P. à Paris.

Par le groupe des **Elèves Ingénieurs** : M. **Fli-nois**, E.I.P. à Paris.

M. **Crescent**, membre sortant, n'est pas rééligible,

En conséquence, l'Assemblée valide les élections des groupes du Corps des Mines de Lyon, de l'Afri-que du Nord, d'Orléans, du groupe colonial et du groupe des élèves Ingénieurs. MM. **Vigier**, **Baboin**, **Rerolle**, **Gibert** et **Cestre** sont élus pour trois ans, M. **Jacquinet** pour deux ans, et M. **Flinois** pour un an.

Les élections du groupe de Toulouse seront recom-mencées et l'Assemblée donne délégation au Comité pour valider s'il y a lieu le nouvel élu.

c) 3^o résolution. — La Commission, composée de MM. **Curet**, **Beau** et **Roullier**, ayant terminé l'examen de la comptabilité, propose à l'Assemblée d'approuver les comptes.

La troisième résolution mise aux voix est adop-tée à l'unanimité.

d) 4^o résolution. — Aucune objection n'étant pré-sentée la quatrième résolution est également adoptée à l'unanimité.

e) Vœu. — Après discussion où interviennent no-tamment MM. les Inspecteurs généraux **Walcke-naer** et **Parent**, il est décidé qu'un projet de modi-fication sera envoyé à tous les membres de l'Asso-ciation qui pourront adresser leurs suggestions et leurs observations au Comité. Les propositions reçues se-ront soumises à l'Assemblée général extraordinaire qui statuera.

Moyennant cette observations ce vœu est adopté à l'unanimité.

Elections des Délégués généraux. — M. le **Pré-sident** fait connaître à l'Assemblée les résultats de l'élection des délégués généraux pour le renouvelle-ment partiel du Comité.

Nombre de votants : 344.

Bulletins nuls : 6.

Ont obtenu :

MM. Besson	334 voix
Broquaire	258 —
Soleil	232 —
Briancourt	218 —
Tarnier	196 —
Wahl	196 —

En conséquence, MM. **Besson**, **Broquaire**, **So-leil** et **Briancourt** sont élus.

Aucune observation n'étant présentée, les élections sont validées par l'Assemblée.

Indemnités de déménagements

M. **Hupner** demande au Comité de reprendre la question des indemnités de déménagement qui au-rait fait l'objet d'un projet de décret de la part du Ministère des Travaux Publics, lequel l'aurait sou-mis au Ministère des Finances en avril dernier. De-puis, l'affaire serait pendante et les Ingénieurs ne reçoivent aucune indemnité lorsqu'ils changent de poste.

Cependant les Ingénieurs du Génie rural seraient remboursés sensiblement de leurs frais réels suivant un nouveau tarif. M. **Wahl** signale que les départe-ments des Finances et de l'Agriculture ont reçu satisfaction, mais qu'aucune décision n'est encore in-tervenue pour les Travaux publics.

M. le **Président** remarque que la question inté-resse d'autres corps que les nôtres et qu'il y aurait intérêt à faire aboutir une mesure d'ensemble.

Avant de lever la séance, M. le Président tient à adresser un remerciement à un des membres sortants du Comité, M. **Deymié**, pour la peine considérable qu'il s'est donnée pour la préparation de toutes les Assemblées générales, de toutes les circulaires, du nou-veau bulletin et des tournées. Il croit répondre ainsi au vœu unanime de tous les camarades.

Personne n'ayant d'observation à présenter, la séance est levée à 16 heures.

LÉGION D'HONNEUR

Promotions du Ministère des Travaux Publics

(Journal officiel du 14 janvier 1931)

Par décrets en date du 9 janvier 1931 sont promus ou nommés dans l'ordre de la Légion d'honneur :

Au grade de Commandeur :

MM.

Ducrocq, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;
Lantenois, Inspecteur général des Mines.

Au grade d'Officier :

MM.

Giboin, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées;
Pascalon, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées;
Thiollière, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Au grade de Chevalier :

MM.

Chalos, Ingénieur des Ponts et Chaussées;
Delattre, Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées;
Duruy, Ingénieur des Mines;

Guillot, Ingénieur des Ponts et Chaussées;
Hupner, Ingénieur des Ponts et Chaussées;
Kirchner, Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées;

Michel, Henri, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Rambaud, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Par décret en date du 10 janvier 1931, est promu, dans l'ordre de la Légion d'honneur :

Au grade d'Officier :

M. **Freyssinet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Promotion du Ministère des Colonies

(Journal officiel du 15 janvier 1931)

Par décret en date du 14 janvier 1931, a été promu dans l'ordre de la Légion d'honneur :

Au grade d'Officier :

M. **Coursin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Promotion du Ministère de la Guerre

(Journal officiel du 4 janvier 1931-

Par décret en date du 31 décembre 1930, a été nommé dans l'ordre de la Légion d'honneur, au titre des réserves, avec traitement .

Au grade de Chevalier :

M. **Dorges**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Procès-verbaux des Séances du Comité

Séance du 12 décembre 1930

Bulletin du P.C.M.

Présents : MM. **Parmentier**, **Bouly**, **Bressot**, **Dorgès**, **Dutaret**, **Frontard**, **Gerdès**, **Gex**, **Grange**, **Peltier**, **Prot**, **Schwartz** et **Thibault**.

Excusés : MM. **Houpeurt**, **Bouloche**, **Deymie**, **Dauvergne**, **Jeannin** et **Ludinart**.

Absents : MM. **Bes de Berc**, **Curet**, **Dugas**, **Crescent**, **Gazet**, **Martin**.

M. **Houbin** remplit les fonctions de Secrétaire de séance.

Le **Président** donne lecture du procès-verbal de la dernière séance, qui est adopté sans observation.

M. **Prot** donne connaissance au Comité des dispositions qu'il a prises pour le premier numéro du nouveau Bulletin, qui paraîtra le 10 janvier prochain, ainsi que des matières qu'il contiendra. Par suite de l'envoi tardif de la circulaire du 5 décembre, peu de Camarades ont pu collaborer effectivement à ce numéro. Mais, il est à espérer que, dans l'avenir, chacun s'efforcera d'y apporter sa contribution; le Comité renouvelle son appel et demande notamment des études sur la réorganisation des services de la voirie routière, la simplification des for-

malités administratives et sur le mode de fonctionnement et l'action des groupes.

Renouvellement du Comité

Le **Président** informe le Comité que le Bureau a reçu notification des candidatures suivantes :

MM.

Besson, Ingénieur ordinaire à Paris;

Briancourt, Ingénieur en chef à Châlons-sur-Marne;

Broquaire, Ingénieur en chef à Dunkerque;

Soleil, Ingénieur en chef à Compiègne;

Tarnier, Ingénieur en chef à Blois;

Wahl, Ingénieur en chef à Mâcon.

Soit six candidats pour quatre vacances à pourvoir.

L'usage, jusqu'ici, a été de faire figurer les noms des candidats, rangés par ordre alphabétique, sur le bulletin de vote qui est adressé, avant l'Assemblée générale, aux membres de l'Association; mais il en résulte que les derniers noms, sont le plus généralement, rayés. Dans la circulaire d'envoi, l'attention des électeurs sera attirée sur ce point.

Banquet

Le **Président** indique au Comité le plan du discours qu'il compte prononcer à l'issue du banquet; le Comité donne son accord.

M. **Pernot**, Ministre des Travaux Publics, avait accepté la date du 26 janvier pour présider le banquet annuel.

La crise ministérielle remet cette date en question; l'invitation sera renouvelée au nouveau Ministre.

Décorations

Le **Président** informe le Comité qu'il a profité de la dernière audience accordée par le Ministre pour protester à nouveau contre la diminution continue, depuis la guerre, de la proportion des décorations accordées aux fonctionnaires des Travaux Publics par rapport à celles données aux personnes étrangères à l'Administration.

Le Bureau attirera également l'attention du nouveau Ministre sur ce point.

Action des groupes

Le Comité émet le vœu que les groupes agissent d'une manière effective pour provoquer l'adhésion des Ingénieurs qui ne font pas encore partie de l'Association. De même, une action devra être menée pour multiplier les adhésions au Banquet annuel; il convient, en effet, qu'il y ait le plus grand nombre possible de participants, de manière à prouver au Ministre qui le présidera la vitalité de notre Association.

Le Secrétaire de séance,
HOUBIN.

Le Président,
PARMENTIER.

Séance du 25 janvier 1931 (matin)

Présents : MM. **Parmentier**, Président, **Bès de Berc**, **Houpeurt**, **Curet**, **Deymié**, **Gerdès**, **Bouly**, **Bressot**, **Dorgès**, **Peltier**, **Prot** et **Grange**.

Excusés : MM. **Boulloche**, **Crescent**, **Dauvergne**, **Frontard**, **Gex**, **Schwartz**, **Gazet** et **Ludinart**.

Absents : MM. **Dutaret**, **Jeannin**, **Combet**, **Dugas**, **René Martin** et **Thibault**.

Le **Secrétaire** donne lecture du procès-verbal de la dernière séance, qui est adopté sans observations.

Assemblée générale ordinaire du 25 janvier

Le **Président** communique au Comité le Rapport moral, dont il compte donner lecture à l'Assemblée générale.

Ce rapport moral est adopté sans modification.

Le **Président** fait part au Comité de la convenance d'assurer aux Camarades qui ne sont pas en activité de service (congé hors cadres, disponibilité, retraite, etc.), une représentation équitable et obligatoire au sein du Comité; il ne faut pas perdre de vue, en effet, que ces Camarades constitueront environ la moitié de l'effectif du P.C.M.

Le Comité partage cette manière de voir, et, après un échange de vues, est d'avis de provoquer une modification de statuts permettant de réserver une représentation obligatoire parmi les délégués généraux aux Camarades n'appartenant pas au cadre actif.

Un vœu dans ce sens sera soumis à l'Assemblée générale.

En même temps, sur la suggestion de M. **Houpeurt**, le Comité recommandera au Groupe de Paris de désigner, parmi ses délégués, un ou plusieurs Camarades n'appartenant pas au cadre actif.

Ligue des Fonctionnaires pères et mères de famille nombreuse

M. **Bressot** signale au Comité l'opportunité de poursuivre le relèvement des allocations familiales en liaison avec la Ligue des Fonctionnaires pères et mères de famille nombreuse, dont le Président est M. **Glorieux**.

Cette question sera reprise dans une prochaine séance.

Frais de changement de résidence

M. **Peltier** signale l'injustice criante des frais de changement de résidence, et la nécessité d'obtenir un relèvement de ces frais.

Le Secrétaire,
DEYMIÉ.

Le Président,
PARMENTIER.

Nominations - Mutations - Démissions

I. — Nominations

Par décret du 1^{er} janvier 1931, M. **Pocard du Cosquer de Kerviler** (Georges-René-Marie-Charles) Inspecteur général de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe, pour prendre rang du 1^{er} octobre 1930.

Par décret du 1^{er} janvier 1931, M. **Le Gavrian** (Paul-Louis-Émile), Inspecteur général de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe, pour prendre rang à dater du jour où M. **Ducrocq**, admis à la retraite, cessera effectivement ses fonctions.

Par décret du 9 janvier 1931, M. **Gerdès** (Pierre-Charles-Henri), Ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé inspecteur général de 2^e classe, pour prendre rang du jour où M. **Ducrocq** cessera effectivement ses fonctions.

Tableau de classement des Ingénieurs et Ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat (service des Ponts et Chaussées), qui peuvent obtenir le grade d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à la suite de l'examen professionnel ouvert en 1930, en application du titre II du décret du 2 avril 1922.

MM.

1. **Laffore**, Ingénieur adjoint des travaux publics de l'Etat, à **Melun**.
2. **Griveaud**, Ingénieur des travaux publics de l'Etat, au **Pellerin**.

Par décret du 16 janvier 1931, M. **Grandjean**, (François-Alfred), Ingénieur en chef hors classe des Mines, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Inspecteur général de 2^e classe (cadre des services détachés) a été nommé Inspecteur général de 2^e classe, pour prendre rang du 1^{er} janvier 1931.

Par arrêté du 23 janvier 1931, et par modification aux dispositions de l'arrêté du 1^{er} mai 1929, a été reportée du 1^{er} juillet 1918 au 10 novembre 1916, par application de l'article 23 de la loi du 9 décembre 1927, l'ancienneté de M. **Richard**, Ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées.

Le présent rappel d'ancienneté ne comporte pas de rappel pécuniaire.

II. — Mutations

Par arrêté du 22 décembre 1930, M. **Combet**, Ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à **Marseille**, a été placé, sur sa demande, à dater du 1^{er} janvier 1931, dans la situation de disponibilité sans traitement pour convenances personnelles.

Par arrêté du 22 décembre 1930, M. **Schuhl**, Ingénieur ordinaire de 2^e classe des Ponts et Chaussées à **Paris**, a été chargé, sur sa demande, à la résidence de **Marseille**, à dater du 1^{er} janvier 1931, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Combet**, placé dans la situation de disponibilité pour convenances personnelles, savoir :

1^o Arrondissement de Marseille du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Bouches-du-Rhône ;

2^o Arrondissement unique du service du contrôle des études et travaux de la ligne du chemin de fer de Pertuis aux Arcs (de Pertuis à la limite des départements des Bouches-du-Rhône et du Var).

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

Par décret du 26 décembre 1930, M. **Demay**, Ingénieur en chef de 2^e classe des Mines, a été nommé, sur sa demande, à dater du 1^{er} janvier 1931, professeur titulaire, à titre d'occupation principale, du cours de géologie générale à l'École nationale supérieure des Mines.

Par arrêté du 5 janvier 1931, M. **Gény**, Ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à **Bar-le-Duc**, a été attaché, sur sa demande, à la résidence de **Paris**, à dater du 1^{er} février 1931, au service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique, en remplacement de M. **Ailleret**, précédemment placé dans la situation de disponibilité pour convenances personnelles.

Par arrêté en date du 5 janvier 1931, a été rapporté l'arrêté du 20 septembre 1930, aux termes duquel M. **Blosset**, Ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, a été mis à la disposition du Ministère de la Marine, à dater du 15 décembre 1930.

M. Blosset restera détaché au service du Ministère des Colonies.

Par arrêté du 17 janvier 1931, M. **Brunot**, Ingé-

nier ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à **Philippeville**, remis, par le gouvernement général de l'Algérie, à la disposition de l'Administration des Travaux Publics, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} février 1931, à la résidence de **Rouen**, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Hupper**, précédemment appelé à d'autres fonctions, savoir :

1^o Arrondissement du Sud du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Seine-Inférieure;

2^o Arrondissement du Sud du service maritime du même département (2^e section).

Il sera rattaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département de la Seine-Inférieure.

Par arrêté du 19 janvier 1931, M. **Grandjean**, Inspecteur général des Mines de 2^e classe, a été adjoint, à dater du 1^{er} janvier 1931, à la direction du service de la carte géologique de la France, en remplacement de M. **de Launay**, précédemment chargé de la direction de ce service.

Par arrêté du 19 janvier 1931, M. **Bailly**, Ingénieur de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur en chef, a été chargé, sur sa demande, à dater du

1^{er} février 1931, à la résidence de **Mont-de-Marsan** des services ci-après désignés, en remplacement de M. Naboulet, précédemment appelé à une autre destination, savoir :

1^o Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Landes;

2^o Service maritime du même département;

3^o Service des études et travaux de la ligne de chemin de fer de Bazas à Auch (section comprise entre Bazas et Eauze-;

4^o Service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Adour (3^e section).

Au termes d'un arrêté du 21 janvier 1931, M. **Gerdès**, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, fera partie, à dater du 16 janvier 1931, de la 4^e section du conseil général des Ponts et Chaussées.

III. — Démissions

Par décret du 26 décembre 1930, a été acceptée, à dater du 1^{er} février 1931, la démission d'Ingénieur au corps des Ponts et Chaussées, de M. **Morisson** (Jean-Georges), Ingénieur ordinaire de 3^e classe.

IV. — Mises à la retraite

MM.

Guibert, I.C.P.

Guiffart, I.C.P.

Admission de nouveaux membres et démissions

A. — ADMISSIONS

I. — Ingénieurs en chefs des Ponts et Chaussées

M. **DESPUJOLS**, au Havre.

II. — Ingénieurs des Ponts et Chaussées

MM. **COSMI**, à Tours; **FAYET**, à Mende; **GRANDEAU**, à Paris.

III. — Elèves Ingénieurs des Ponts et Chaussées

MM. **ARNOUX**, **ARRIBEAUTE**, **BELTREMIEUX**, **BOISSIN**, **BONNENFANT**, **BOULINIER**, **BOUVET**, **BROCHET**, **CARRIÈRE**, **CORBIN**, **COUSIN**, **DIVÈS** (Gueydon de), **DURRIEU**, **FLUUVIS**,

GENDREAU, **HAMONIAUX**, **HENRY** (Georges), **LAMOUREUX**, **LAVAL**, **LESIEUX**, **LE VERT**, **DE LISLE**, **MABS**, **MARTIN** (Didier), **MATHIEU** (Jean), **PARMENTIER** (Guy), **PLANTE**, **RUATS**, **SAULGOT**, **SALIGOT**, **SOULÈS**.

IV. — Ingénieurs des Mines

M. **BARRAL**, à Toulouse.

V. — Elèves Ingénieurs des Mines

MM. **BORGEAUD**, **DEGOT**, **JOUVEN**, **LEGOUX**, **MOCH**.

B. — DÉMISSIONS

Néant.

ERRATA

Rectifications à la liste générale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines publiées dans le n^o 1 B.

Page 33 :

Au lieu de : **BOULLOUD**, Agen,

Lire : **BOULLOUD**, 17, cours Washington, à Agen.

Page 34 :

Lire **DUMAS** Paul, 7, rue des Salins, Clermont-Ferrand, au lieu de 97, rue des Salins,

Page 36 :

Au lieu de **MICHEL** (Henri-Georges), 244, boulevard Saint-Germain, Paris (7^e),

Lire : **MICHEL** (Henri-Jean), 244, boulevard Saint-Germain, Paris (7^e).

Prière de vouloir bien signaler à :

M. **HOUBIN**, 5, rue de l'Assomption, Paris (16^e) les autres erreurs ou omissions qui auraient pu se glisser dans la liste parue au numéro de janvier.



BAMAG-MÉGUIN



Etudie et Construit pour les Villes

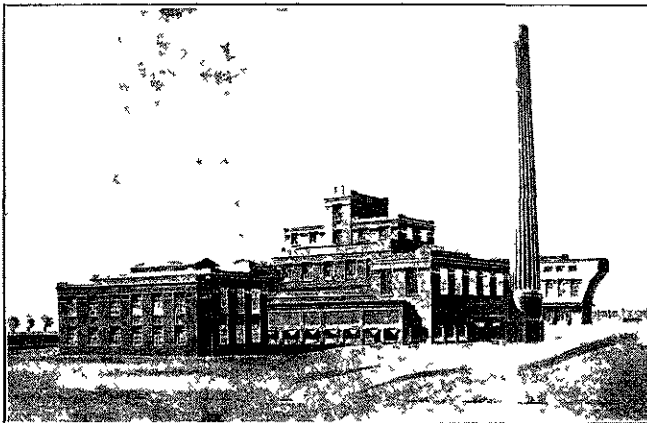
toutes les Installations
de clarification des eaux usées

◆
Un département particulier s'occupe
de la construction des Installations
d'Incinération et de Destruction
des ordures ménagères.

◆
Lauréat du Concours de la Ville de
Lyon en 1930.

◆◆◆◆
Exploitation des Procédés "BAMAG"
72, rue La Boétie, PARIS

Elysées 17-53
— 17-54



USINE A INCINÉRATION DE LA VILLE DE LYON

TRAVERSES DE CHEMIN DE FER

20 CHANTIERS DE PRÉPARATION

SOCIÉTÉ ANONYME DES
Etablissements ARMAND BEAUMARTIN

Capital: 4.000.000 de Frs.

BORDEAUX: 33 Rue de St Genès. Téléphone: 74-28
Adresse Télégraphique: ARMAND BEAUMARTIN - BORDEAUX

POTEAUX EN BOIS

& MATS CONDUCTEURS

pour transport de FORCE, LUMIÈRE ÉLECTRIQUE, TÉLÉGRAPHE, TÉLÉPHONE
injectés par divers procédés POTEAUX DE MINES, PLANCHES, PAVES

Vente directe aux Consommateurs. Intermédiaires s'abstenir



ETABLISSEMENTS

DAVEY, BICKFORD SMITH & Co

Explosifs de Mines

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



LE
CONTROLE TECHNIQUE

12, rue de Miromesnil
PARIS-8°

Tél. : Elysées 60-16
— d° — 98-99

Adr. télégr. :
Controlono-Paris

BÉTONS ARMÉS HENNEBIQUE

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

Direction et Bureau technique central 1, Rue Danton, PARIS (6°)

Adresse télégraphique Hennebique-Paris 25

Telephone Littré 43-43

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

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

LES REVÊTEMENTS MODERNES
LES PLUS DURABLES ET LES PLUS
ÉCONOMIQUES :

COLASMAC & COLPROVIA

Les meilleures émulsions de bitume pur
COLAS NORMAL. — COLAS CONCENTRÉ
COLAS-HIVER — COLASMIX

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS

39, Rue du Colisée, PARIS-8°