

Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 39, rue du Mont-Cenis, Paris (18). Téléph. : Marcadet 55-63.

SOMMAIRE

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES DU COMITÉ

Séance du 14 mars 1933

COMMUNICATIONS DU COMITÉ

Note de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines sur l'intervention du Service des Ponts et Chaussées dans l'Administration des Régions libérées.

Note concernant les décorations dans la Légion d'honneur attribuées aux Ingénieurs en activité de service du Ministère des Travaux Publics et réponse de M. le Ministre des Travaux Publics.

CLASSE ATTRIBUÉE AUX INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES EN SERVICE DÉTACHÉ EN ALGÉRIE, FAISANT LA TRAVERSÉE D'ALGÉRIE EN FRANCE.

Lettre à M. le Ministre des Travaux Publics et lettre à M. le Ministre de l'Intérieur.

AUTOMOTRICES S.C. POUR RÉSEAUX A VOIE ÉTROITE

CHRONIQUE DES TRAVAUX.

Le nouveau pont de Castelmoron sur le Lot

APPLICATION DE LA LOI DU 8 AVRIL 1898 SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Arrêt de la Cour d'appel de Riom du 30 mars 1933.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

Changements d'adresses.

Mariages.

NOMINATIONS, MUTATIONS.

MODIFICATIONS DANS LA CONSTITUTION DES SERVICES.

MODIFICATION DANS LA COMPOSITION ET LE FONCTIONNEMENT DES CONSEILS, COMITÉS, COMMISSIONS, etc...

ÉTABLISSEMENTS J. PEINY

126 et 128, rue de Paris, VANVES (Seine)

FOURNISSEURS DE L'ÉTAT, DES POSTES, DES
COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER, DES VILLES
ET DES GRANDES ADMINISTRATIONS

Téléph. : { Vaugirard 04-47
 { Vanves 03-11
R. C., Seine N° 237.224

Chèques postaux :
Paris 746-47

J. PEINY, Propriétaire * I. * O. * C. * †

Médailles or, argent, vermeil et bronze à diverses Expositions.

Marques déposées.

**Le meilleur mode de destruction des mauvaises herbes et de toute
végétation nuisible est le désherbage chimique**

OUI !

mais avec

L'OCCYSOL

LE PLUS ÉCONOMIQUE

Le plus facile à employer

NON EXPLOSIBLE

NON INFLAMMABLE

Les ÉTABLISSEMENTS J. PEINY, vendent aussi les anti-poussières **PÉNOLEINE**
et **TERRAZOLEINE** à l'Eucalyptol.

La **TERRAZOLEINE** est étudiée spécialement pour l'entretien des revêtements ligno-
magnésiens.

Envoi franco du catalogue et de la documentation sur demande



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

Spiros
 DEPUIS 1842

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

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

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

MATÉRIEL DE TRAVAUX PUBLICS

A. SCHARS

48 à 54, rue Achard -:- BORDEAUX

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

(BREVETE S. G. D. G.)

Cet appareil peut être utilisé suivant le cas envisagé :

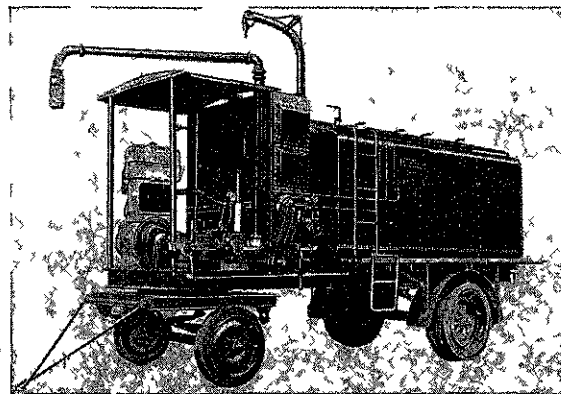
- 1° — A faire fondre et à incorporer une certaine proportion de bitume au goudron, en introduisant en même temps le bitume froid et le goudron froid dans le même récipient; le chauffage du goudron par circulation fait entrer en fusion le bitume contenu dans des paniers.
- 2° — A utiliser du goudron 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 répanduses en goudron dégourdi ou chauffé à la température nécessaire au répandage.

NOTICES DESCRIPTIVES sur demande

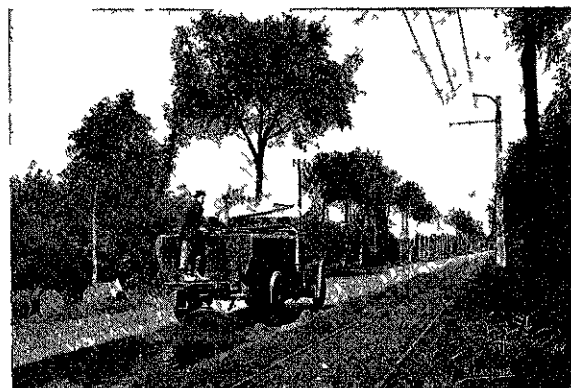


Les expériences que nous suivons depuis plusieurs années ont prouvé que notre matériel a toujours donné des mélanges goudron-bitume parfaitement homogènes.

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



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



Répandage par Appareil Diffuseur
Breveté France et Étranger

NOTICES DESCRIPTIVES sur demande



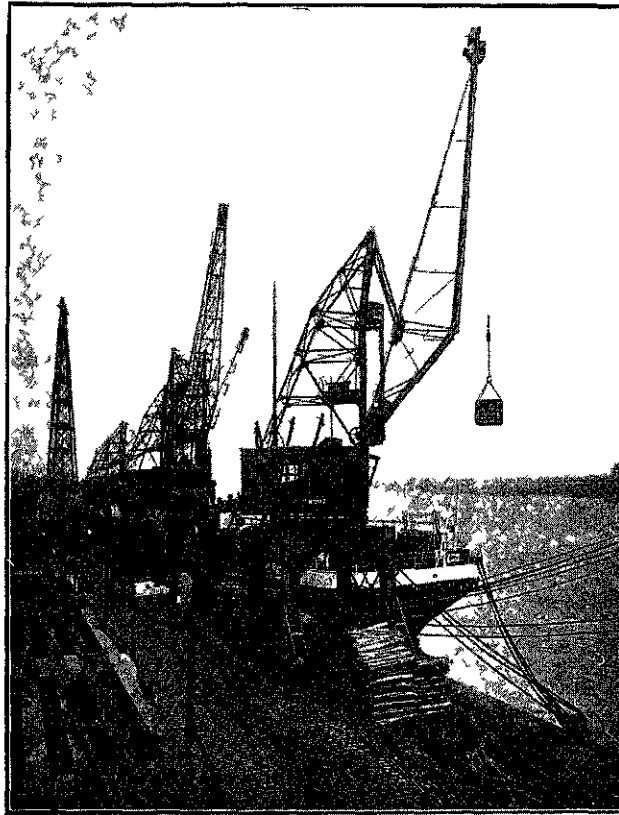
stockage du mélange.

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



LES
USINES
ET
ATELIERS
DES
CONSTRUCTIONS

TOUT CE QUI CONCERNE
LES APPLICATIONS INDUSTRIELLES
DE L'ÉLECTRICITÉ



Grues de 3 Tonnes a fleche relevable sous charge (Port Autonome de Bordeaux)

CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE

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

Les bons ouvrages techniques sont de plus en plus recherchés

C'est à la Librairie

TÉLÉPHONE
Danton 99-15 (3 lignes)



CHÈQUES POSTAUX
Paris 75-45

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

que vous trouverez

le catalogue le plus complet

contenant près de 3.000 titres

Il comprend les divisions suivantes :

ORGANISATION. — ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL ET PROFESSIONNEL. — MÉCANIQUE
AUTOMOBILISME. — AÉRONAUTIQUE. — ÉLECTRICITÉ. — TÉLÉGRAPHIE. — 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)

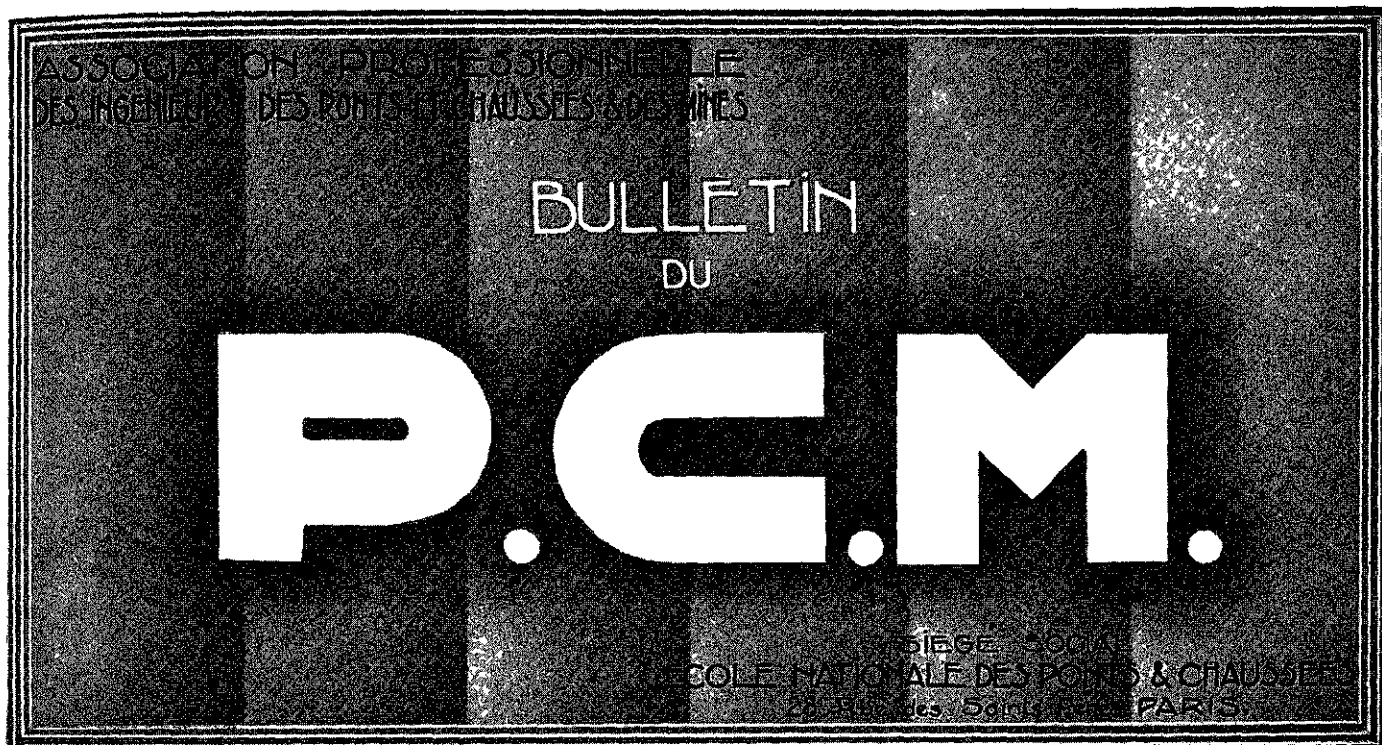
La Revue générale des Chemins de fer. *Mensuelle.*

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.



Pour la publicité s'adresser à M. Jacques ARNAUD, 39, rue du Mont-Cenis, Paris (18). Téléph. : Marcadet 55-63.

SOMMAIRE

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES DU COMITÉ

Séance du 14 mars 1933

COMMUNICATIONS DU COMITÉ

Note de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines sur l'intervention du Service des Ponts et Chaussées dans l'Administration des Régions libérées.

Note concernant les décorations dans la Légion d'honneur attribuées aux Ingénieurs en activité de service du Ministère des Travaux Publics et réponse de M. le Ministre des Travaux Publics.

CLASSE ATTRIBUÉE AUX INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES EN SERVICE DÉTACHÉ EN ALGÉRIE, FAISANT LA TRAVERSÉE D'ALGÉRIE EN FRANCE.

Lettre à M. le Ministre des Travaux Publics et lettre à M. le Ministre de l'Intérieur.

AUTOMOTRICES S.C. POUR RÉSEAUX A VOIE ÉTROITE

CHRONIQUE DES TRAVAUX.

Le nouveau pont de Castelmoron sur le Lot

APPLICATION DE LA LOI DU 8 AVRIL 1898 SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Arrêt de la Cour d'appel de Riom du 30 mars 1933.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES.

Changements d'adresses.

Mariages.

NOMINATIONS, MUTATIONS.

MODIFICATIONS DANS LA CONSTITUTION DES SERVICES.

MODIFICATION DANS LA COMPOSITION ET LE FONCTIONNEMENT DES CONSEILS, COMITÉS, COMMISSIONS, etc...

PORTLAND ARTIFICIEL

ROC

LE DERNIER NÉ...
LE MEILLEUR...

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

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

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

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

LAMBERT FRÈRES & C^{IE}

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

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

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

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

DIRECTION COMMERCIALE

PARIS — 82, RUE SAINT-LAZARE

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



Procès-verbaux des Séances du Comité

Séance du 14 Mars 1933

Présents : MM. Joyant, Bès de Berc, Le Roux, Schwartz, Besson, Augustin, Baboin, Briancourt, Chauchoy, Cestre, Gaspard, Hupner, Méchin, Michel, Noël, Renaud, Rérolle, de Rouville, Soleil, Tarnier, Vigier, Villevieille, Wahl.

Excusés : MM. Gény, Deymié, Hachon, Ninck.

Absents : MM. Colson, Weckel, Weill.

La séance est ouverte à 14 h. 20.

Le Secrétaire donne lecture du procès-verbal de la séance précédente, qui est adopté sans observation.

Tournée de 1933 :

Le Secrétaire fait connaître le programme provisoire de la tournée en Pologne, qui est approuvé. Il est décidé que le départ aura lieu vers le 20 juillet.

Fédération des Associations des Cadres Supérieurs Techniques :

Le P. C. M. doit désigner ses Délégués à la Fédération des Associations des Cadres Supérieurs Techniques. Les Délégués choisis sont les suivants :

1° *Délégué titulaires* :

MM. Joyant, I.G.P.C.
Bès de Berc, I.G.M.
Le Roux, I.G.P.C.
Schwartz, I.C.P.C.
Weill, I.C.M.
Deymié, I.O.P.C.

2° *Délégués suppléants* :

MM. de Rouville, I.C.P.C.
Parmentier, I.C.P.C.
Vigier, I.O.M.
Besson, I.O.P.C.

Compte-rendu de l'activité du Bureau du Comité du P. C. M. :

Le Président indique les diverses démarches faites par le Bureau du P. C. M. depuis la dernière séance du Comité. En particulier, le Bureau a été

reçu par M. le Ministre des Travaux Publics et par M. le Sous-Secrétaire d'Etat. Il leur a exposé l'opinion des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines telle qu'elle résulte des vœux émis par l'Assemblée générale au sujet des réductions de traitements, des réductions d'indemnités et de la question des honoraires.

Il s'est également entretenu avec M. le Ministre des Travaux Publics de la campagne menée contre le Corps des Ponts et Chaussées par l'Association des Ingénieurs-Conseils Urbanistes et Sanitaires, et l'a remercié pour la façon dont il avait répondu, à la tribune de la Chambre à un Député qui s'était fait le porte-parole de cette Association.

Au cours de la visite à M. le Sous-Secrétaire d'Etat, il a été, en particulier, question des Régions Libérées et des mesures à envisager en ce qui concerne le concours qu'apportent les Ingénieurs des Ponts et Chaussées au contrôle du remploi.

M. le Président indique, en outre, que, conformément aux décisions du Comité, il a adressé à M. le Ministre des Travaux Publics une lettre concernant l'arrêté qui a modifié l'organisation des Services de navigation de la Seine.

Classe attribuée aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées d'Algérie à bord des paquebots ;

M. le Président donne connaissance de diverses lettres transmises par le Groupe de l'Algérie, concernant la classe attribuée aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées de deuxième et de troisième classe à bord des paquebots : Alors que cette classe était autrefois la première, elle n'est plus actuellement que la seconde, la première classe étant réservée aux fonctionnaires dont le traitement excède 42.000 francs, et aussi d'ailleurs à un certain nombre de fonctionnaires dont le traitement est inférieur à cette somme.

Il est entendu que le P. C. M. protestera vivement, tant auprès du Ministre des Travaux Publics qu'auprès du Ministre de l'Intérieur, et, si besoin est, auprès du Gouvernement Général de l'Algérie.

Facilités de circulation sur les chemins de fer :

M. le Président indique les diverses démarches faites à ce sujet auprès du Directeur du Personnel et auprès du Directeur Général des Chemins de fer.

M. Vigier signale la situation spéciale des Ingénieurs des Mines, qui étaient attachés au Service de contrôle « Voie et Traction », et qui n'ont pas pu renouveler leurs cartes pour 1933. Ces Ingénieurs

doivent utiliser actuellement leurs cartes de 1932, au risque de se voir dresser contravention.

Conférence sur les travaux du Zuiderzée :

Une Conférence, faite par le Directeur des travaux du Zuiderzée, doit avoir lieu à Paris, le 25 avril. Il est entendu qu'on engagera les camarades à s'y rendre aussi nombreux que possible, et que le Conférencier et les organisateurs de la Conférence seront invités à dîner par le P. C. M., qui leur témoignera ainsi sa reconnaissance pour la façon dont il a été reçu en Hollande en 1932.

« Canal des deux mers » :

M. **le Président** signale qu'il a reçu de l'Union Maritime du Sud-Ouest des brochures de propagande pour la construction du « Canal des deux mers », et une demande pour que le P. C. M. s'inscrive comme membre fondateur, moyennant une cotisation de 500 francs.

Après examen, il est décidé que, le P. C. M. ayant pour but la défense des intérêts matériels et moraux des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, qui ne sont pas en jeu, n'a pas à prendre parti pour ou contre l'exécution de tels ou tels travaux publics.

En conséquence, conformément à la règle de conduite qu'il s'est fixée jusqu'ici, il s'abstiendra de toute propagande pour ou contre le « Canal des deux mers ».

Incidemment, M. le Président fait remarquer que le rapport général sur ce Canal est signé par « M. Léon Lebrech, Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées ». Il est entendu que le P. C. M. protestera vivement contre l'utilisation d'un titre qui n'est pas celui auquel l'auteur de ce rapport a droit et qui peut produire une confusion avec le titre d'Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Traitements et indemnités :

M. **Le Roux** indique l'état de la question : La Commission Supérieure d'Économies doit consulter les Commissions tripartites sur la question de la révision des indemnités. Cette révision ne doit, d'ailleurs, porter que sur la partie de ces indemnités *réellement payée par le budget de l'État*, et non sur la partie qui provient de prélèvements sur les indemnités versées par les collectivités locales.

Il indique comment la question se présente pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et pour les Ingénieurs des Mines : La Commission paraît s'orienter vers une proposition qui tendrait à réduire de 10 % les crédits afférents aux indemnités effectivement à la charge du Trésor.

M. **Bès de Berc** indique la position de la Fédéra-

tion des Cadres Supérieurs Techniques à ce sujet et au sujet de la réduction des traitements. Cette Fédération va adresser une lettre de protestation au Président du Conseil. Elle fera également une démarche auprès du Directeur du Budget au Ministère des Finances.

M. **Vigier** estime que, du moment que la Commission Martin a argué du fait de l'existence des indemnités pour ne pas augmenter les traitements des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines dans la même mesure que les traitements d'autres fonctionnaires de rang analogue, il conviendrait de considérer que les indemnités font partie intégrante du traitement et ne doivent être affectées, par conséquent, que d'un taux de réduction égal au taux fixé par la loi pour le traitement lui-même. Bien entendu, les indemnités qui ne sont pas payées par les fonds de l'État ne doivent être l'objet d'aucune réduction.

Ingénieurs en congé hors cadre :

M. **le Président** signale une lettre envoyée par un Ingénieur en congé hors cadre, et qui pose la question de la rétroactivité des dispositions édictées par l'article 86 du douzième provisoire de mars, concernant les pensions de retraite. Il s'est renseigné au Ministère des Travaux Publics où on lui a indiqué que cet article ne pouvait avoir aucun effet rétroactif. D'ailleurs, comme il est prévu que des dérogations pourront être accordées, le Ministère a l'intention d'en demander en faveur des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, ce qui permettrait de ne pas modifier le Statut actuel des Ingénieurs en congé hors cadre. Cette question sera suivie.

Commission du Statut des Corps :

M. **Le Roux** rend compte des travaux de cette Commission, qui seront poursuivis et vraisemblablement achevés pour la prochaine séance du Comité.

Commission de la Voirie Routière :

M. **Tarnier** rend également compte des travaux de cette Commission, qui ne sont pas terminés.

Régions libérées :

M. **Noël** résume l'ensemble des réponses reçues à une circulaire envoyée aux intéressés par le Président du P. C. M. à la suite de renseignements laissant prévoir que le contrôle du remploi serait retiré aux Services des Ponts et Chaussées. Ce contrôle doit théoriquement s'achever le 1^{er} octobre 1933 et, pratiquement, deux ou trois ans après seulement. Il ne donne que peu d'avantages financiers, mais il est intéressant à conserver au point de vue moral.

Les indemnités pourraient sans doute être réduites

dans une certaine mesure, mais devraient être réparties plus équitablement entre les divers départements. Il est entendu que M. le Président fera diverses démarches à ce sujet.

Commission de l'Hydraulique Agricole et des Chemins ruraux :

M. **Schwartz** rend compte des travaux de cette Commission, qui tiendra une nouvelle réunion le 29 mars. Dès qu'elle aura achevé ses travaux, une Délégation du Bureau rendra visite à M. le Ministre de l'Agriculture et à M. le Directeur du Génie rural.

Association des Ingénieurs-Conseils Urbanistes et Sanitaires :

M. le **Président** indique où en est la campagne entreprise par cette Association, en particulier en Savoie.

Il signale que divers journaux ont reproduit les renseignements erronés précédemment publiés, concernant le traitement et les indemnités d'un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Après discussion, il est entendu que le Président adressera un démenti à ceux de ces journaux que l'on peut estimer être de bonne foi.

Enfin, M. **Schwartz** lit le texte de la note qui a été préparée et qui met au point la question de la participation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées aux Travaux des collectivités publiques. Il est entendu que cette note, qui est approuvée par l'ensemble du Comité, sera imprimée et largement diffusée.

La prochaine séance est fixée au mardi 11 avril 1933, à 14 h. 15.

La séance est levée à 18 heures.

Le Secrétaire :
P. BESSON.

Le Président :
JOYANT.

COMMUNICATIONS DU COMITÉ

Note de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines sur l'intervention du Service des Ponts et Chaussées dans l'administration des Régions libérées

M. le Président a remis à M. le Directeur des Services des Régions Libérées la note suivante :

Un décret du 16 septembre 1926 a confié au Service des Ponts et Chaussées le contrôle du rempli des indemnités de dommages de guerre et la liquidation des Services Techniques de reconstruction.

Pour cette mission, les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées disposent de leur personnel normal, qui reçoit des indemnités sur les crédits des Régions libérées, et d'une partie du personnel propre aux Régions libérées; l'autre partie de ce personnel, constituant les Services administratifs et financiers, est rattachée directement à la Préfecture.

Les Commissions des Finances du Parlement, les Commissions d'économies, se préoccupent, avec raison, de hâter la liquidation des Services des Régions Libérées, et de diminuer les charges du Budget.

Elles ont constaté que le Personnel propre aux Régions Libérées est surabondant, mais que, pour beaucoup d'agents, protégés par leurs qualités de mutilés ou d'anciens combattants, le licenciement est difficile ou impossible; puisque les Services des Ré-

gions Libérées ont du personnel en surnombre, pourquoi font-ils appel à un personnel extérieur, celui des Ponts et Chaussées? Pourquoi ne pas supprimer l'intervention du Service des Ponts et Chaussées et économiser les indemnités qui lui sont allouées?

Ce raisonnement ne tient pas compte d'éléments importants :

Le Service des Ponts et Chaussées, ayant du personnel réparti sur tout le territoire d'un département, peut facilement procéder sur place à des vérifications techniques — qui demanderaient le déplacement coûteux d'un agent des Régions Libérées résidant au chef-lieu; en sorte que les frais de déplacement qu'il faudrait allouer aux agents des Régions Libérées seraient plus onéreux que les indemnités supprimées.

D'autre part, si le personnel des Régions Libérées compte d'excellents éléments, très nombreux sont les agents sans spécialité, dont l'intervention ne peut remplacer celle d'un fonctionnaire qualifié.

Il semble toutefois que, d'un département à l'autre, il y ait, dans le taux des indemnités allouées au Service des Ponts et Chaussées, des inégalités que les différences entre l'importance des services rendus ne suffisent pas à expliquer. Ceci tient à ce que, l'Administration des Régions libérées étant très décentralisée, il n'y a pas eu de règle commune entre les départements. Une révision des indemnités serait utile. L'Administration des Régions Libérées pourrait, si elle le juge utile, demander le concours des Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées, notamment de ceux des deuxième et troisième inspections, qui comprennent tous les départements sinistrés, pour l'étude de cette question. Une révision, opérée dans ces conditions, permettrait sûrement une certaine réduction de ces indemnités.

Nous considérons comme très important, pour les intérêts de l'Etat, que les Services des Régions Libérées ayant un caractère technique restent placés sous la direction d'un haut fonctionnaire technique ayant une autorité incontestée, en l'espèce l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département; rattacher ces Services directement à la Préfecture, qui ne pourrait contrôler efficacement leur action, ce serait les vouer inévitablement à la désorganisation et au désordre; ce serait, en outre, une régression par rapport à l'étape parcourue en 1926, régression

qui éloignerait du but que l'on doit poursuivre : la suppression des Services spéciaux des Régions Libérées.

Ces Services ne pourront, en effet, être supprimés que si on remet leurs attributions aux Administrations normales les plus qualifiées pour les reprendre : les attributions administratives doivent être dévolues aux Services de la Préfecture; les attributions financières, aux Services dépendant du Ministère des Finances dans le département; les attributions techniques, au Service des Ponts et Chaussées — ou au Service des Mines pour les questions industrielles — au Service de l'Agriculture pour les questions agricoles, etc...

Le personnel spécial des Régions Libérées devra, pour partie, être absorbé par les Administrations qui reprennent les Services où il est employé, mais le reste du personnel devra être licencié.

Chercher une économie dans l'utilisation plus intensive de ce personnel, en mettant provisoirement à l'écart les Administrations publiques stables, n'est pas une solution, car le problème de sa liquidation se posera de toutes manières dans un avenir prochain. Il est donc logique d'aborder ce problème dès maintenant, et de lui donner la solution qu'il comporte par le licenciement ou le reclassement des agents des Services à supprimer.

Note concernant les décorations dans la Légion d'honneur attribuées aux Ingénieurs en activité de service du Ministère des Travaux publics

M. le Ministre des Travaux Publics a fait parvenir à M. le Président la lettre suivante, en réponse à la note qui lui avait été envoyée sur ce sujet et que nous avons publiée dans notre dernier numéro.

A M. Joyant, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Paris, le 12 avril 1933.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Vous avez appelé d'une manière spéciale mon attention sur le fait que la proportion entre le nombre total des décorations dans la Légion d'Honneur attribuées au titre du Ministère des Travaux Publics et le nombre de ces décorations réservées aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines en activité de service serait descendue au cours de ces der-

nières années à un niveau sensiblement inférieur à celui de la période d'avant-guerre. Vous avez insisté, avec des arguments dont j'apprécie la valeur, pour que cet état de choses soit modifié dans un sens plus favorable aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui ont gardé toute leur activité au service de l'Etat.

Je tiens à vous accuser réception de cette communication dont j'ai pris connaissance avec un vif intérêt. Vous pouvez être assuré que je m'efforcerai d'en tenir le plus grand compte, dans toute la mesure du possible, lors du travail de préparation des prochaines promotions.

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

Le Ministre des Travaux publics,
PAGANON

Exécution de la Circulaire ministérielle du 10 mars 1933

Premiers résultats de l'enquête sur les travaux des collectivités publiques

(39 Départements))

Nombre de projets effectués pour les Communes
ou les Syndicats en 1932 : 3.389.

Dépense totale : 1.555.000.000 francs.

Sur ce nombre, 3.231 projets, soit plus de 90 %,
ont été fait par des architectes ou des ingénieurs ci-
vils, et ils représentent 870 millions, soit 60 % de la
valeur totale.

Dans le surplus rentrent, d'une part, les études
gratuites du Génie Rural, d'autre part, les travaux
rémunérés faits par les fonctionnaires de l'Etat et
des départements, qui interviennent pour 221 mil-
lions, soit moins de 15 % du total des dépenses.

En ce qui concerne plus spécialement les adduc-
tions d'eau, le total des travaux de 1932 est de 440
millions, sur lesquels les Architectes et les Ingénieurs
civils ont effectué 215 millions, les fonctionnaires de
l'Etat ou des départements 90 millions, le Génie Ru-
ral, avec le concours d'un homme de l'art, 68 mil-
lions, le reste représentant les études gratuites du
Génie Rural.



MENTON

ALPES
MARITIMES

SAISON D'ÉTÉ

VACANCES SANS PLUIE

Bains de Mer quotidiens -:- Excursions en haute montagne

Frontière Italienne à l'extrémité de la Ville. — CASINO — FÊTES

Renseignements gratuits et liste des Hôtels : Comité Menton Saison d'Été, 33, Promenade du Midi.

Classe attribuée aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines en service détaché en Algérie faisant la traversée d'Algérie en France

M. le Président a adressé à M. le Ministre des Travaux Publics et à M. le Ministre de l'Intérieur les deux lettres suivantes :

Le Président de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines à Monsieur le Ministre des Travaux Publics (Direction du Personnel).

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'attirer respectueusement votre attention sur les faits suivants, qui concernent la classe à laquelle ont droit, sur les paquebots, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines d'Algérie, lorsqu'ils viennent en France :

1° Un arrêté du Gouverneur Général de l'Algérie du 19 juin 1921 attribuait à ces Ingénieurs le passage en première classe (aussi bien lorsqu'ils vont prendre leur service, que pour les traversées lors des congés périodiques). Il était précisé qu'ils avaient droit à cette classe quels que soient leurs traitements.

2° Un arrêté du 13 mai 1927, suivi d'autres arrêtés des 4 août 1928, 25 mai 1931 et 3 septembre 1931, a retiré cet avantage aux Ingénieurs de deuxième et troisième classes, et ne leur a attribué que la seconde classe à bord.

Il y a lieu de noter que ces arrêtés ont tout d'abord attribué le droit au passage en première classe aux fonctionnaires dont le traitement était égal ou supérieur à 21.000 francs, puis à 42.000 francs, et que les arrêtés suivants ont ensuite créé toute une série de dérogations à cette règle, notamment, en faveur :

- a) Des Sous-Préfets et des Secrétaires Généraux de Préfectures ;
- b) Des fonctionnaires Chefs de Services, dont l'autorité s'étend sur l'ensemble d'un département ;
- c) Des fonctionnaires qui, dans l'exercice de leurs fonctions, sont assimilés à des Officiers supérieurs ;
- d) Des Administrateurs de communes mixtes.

On ne peut s'empêcher de constater que l'emploi de certaines des formules ci-dessus, et, en particulier, de la troisième, paraît n'avoir été fait que dans le but de donner le passage en première classe à des fonctionnaires assimilables aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, tout en éliminant ces derniers.

Il nous semble absolument inadmissible que ces Ingénieurs n'aient pas droit au transport en première classe, alors que tous les déplacements des Ingénieurs métropolitains sont remboursés dans cette

classe, et que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines coloniaux ont également droit à ce classement.

Je dois, d'autre part, rappeler que les fonctionnaires des Ponts et Chaussées de l'Est du Maroc sont tenus de rentrer en France par l'Algérie, et que, non seulement les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, mais encore les Ingénieurs des Travaux Publics, ont droit à la première classe. On assiste donc actuellement à ce fait paradoxal que, sur un même paquebot revenant en France, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines d'Algérie ne peuvent voyager qu'en deuxième classe, alors que les Ingénieurs subdivisionnaires et les Ingénieurs Adjointes des Travaux Publics du Maroc voyagent en première classe.

Ces divers faits ont ému depuis longtemps nos camarades d'Algérie, et le Groupe Algérien de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a protesté à maintes reprises contre cet état de choses. Toutes ces protestations ont été faites sans succès jusqu'ici, et je dois même constater qu'il n'a pas été répondu à certaines des lettres adressées à ce sujet au Gouvernement Général de l'Algérie par le Président du Groupe.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien intervenir de façon pressante tant auprès de M. le Ministre de l'Intérieur qu'auprès de M. le Gouverneur Général de l'Algérie, pour que le droit au passage en première classe soit rétabli, dans le plus bref délai, en faveur des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines algériens, quels que soient leurs traitements.

D'autre part, j'ai l'honneur de vous demander, de la façon la plus formelle, que la mise en service détaché en Algérie de tout nouvel Ingénieur des Ponts et Chaussées ou des Mines ne soit faite que sous la condition expresse du rétablissement préalable du droit à la première classe à bord des paquebots.

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

M. JOYANT,
Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,
159, Avenue de Wagram,
Paris (17^e).

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

21 Mars 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'attirer respectueusement votre attention sur la question de la classe attribuée aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, en service détaché en Algérie, à bord des paquebots faisant la traversée d'Algérie en France.

Cette classe avait toujours été la première (1), lorsqu'un arrêté du 13 mai 1927 attribua le droit de passage en 1^{re} classe seulement aux fonctionnaires dont le traitement était égal ou supérieur à 21.000 francs, ce qui excluait les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines de 2^e et de 3^e classe.

Depuis, d'autres arrêtés (4 août 1928-25 mai 1931-3 septembre 1931) ont porté à 42.000 francs le traitement minimum exigé, et ont créé toute une série de dérogations à cette règle, en faveur des fonctionnaires dont le traitement n'atteint pas ce chiffre, et, notamment, en faveur :

- a) Des Sous-Préfets et des Secrétaires généraux de Préfectures;
- b) Des fonctionnaires Chefs de Service, dont l'autorité s'étend sur l'ensemble d'un département;
- c) Des fonctionnaires qui, dans l'exercice de leurs fonctions, sont assimilés à des Officiers Supérieurs;
- d) Des Administrateurs de communes mixtes.

On ne peut s'empêcher de remarquer que la seconde des exceptions ci-dessus concerne les fonctionnaires chefs de service dont le traitement est inférieur à 42.000 francs, c'est-à-dire les fonctionnaires des services les moins importants, et que la troisième, par la formule employée, paraît n'avoir été prise que dans le but de donner le droit de passage en 1^{re} classe à des fonctionnaires assimilables, en fait, aux

(1) Voir, en particulier, l'arrêté du Gouvernement Général de l'Algérie du 19 juin 1921.

Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, tout en éliminant malgré tout ces derniers.

Il faut noter, d'ailleurs, que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines de 2^e et de 3^e classe, lorsqu'ils participent aux Conférences mixtes comprenant des représentants des départements de Défense Nationale, sont assimilés, dans ce cas, aux officiers supérieurs.

J'ai donc l'honneur de vous demander, de la façon la plus pressante, de vouloir bien faire prendre les mesures nécessaires pour que la règle qui avait été fixée par l'arrêté du Gouverneur Général de l'Algérie du 19 juin 1921 soit de nouveau mise en vigueur, et que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, quels que soient leurs traitements, aient droit aux traversées de 1^{re} classe.

Il faut d'ailleurs noter que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines coloniaux ont droit à cette classe et qu'il en est de même pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines détachés au Maroc. Dans ce Protectorat, les Ingénieurs des Travaux Publics ont également droit à la 1^{re} classe, et, comme ceux qui résident dans le Maroc oriental doivent obligatoirement rentrer en France par l'Algérie, on assiste actuellement à ce fait paradoxal que, sur un même paquebot, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines d'Algérie ne peuvent voyager qu'en seconde classe, alors que les Ingénieurs-adjoints des Travaux Publics du Maroc voyagent en 1^{re} classe.

D'ailleurs, étant donné le nombre relativement très faible d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines de 2^e et de 3^e classe détachés en Algérie, l'attribution de la 1^{re} classe ne saurait grever, d'une manière bien lourde, le budget du Gouvernement général.

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

M. JOYANT,

*Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,
159, avenue de Wagram, Paris (17^e).*

Automotrices S. C. pour réseaux à voie étroite

Nous informons nos camarades des régions de l'Ouest qu'ils peuvent voir circuler sur un certain nombre de réseaux à voie métrique des automotrices sur rails type S.C. construites par la Société Centrale de Chemins de Fer et d'Entreprises, d'un type nouveau, récemment renforcé et amélioré (1), avec moteur Panhard sans soupapes de 20 CV., à essence ou Diesel.

Les réseaux suivants en sont actuellement pourvus :

a) *Automotrices avec moteur à essence.*

Réseau des Chemins de fer départementaux du Finistère (M. Cavenel, Ingénieur en chef du contrôle à Quimper; M. Verney, Ingénieur de l'Exploitation, à Brest.)

Réseau des Chemins de fer de la Bidassoa, à Irun (M. Bac, directeur de l'exploitation, à Irun).

b) *Automotrices avec moteur Diesel.*

Réseau des Chemins de fer départementaux du Morbihan (M. Perret, Ingénieur en chef du contrôle, à Vannes; M. Fonlupt, Chef d'exploitation, à Vannes).

Réseau des Chemins de fer à voie étroite de la Vendée affermée aux Chemins de Fer de l'Etat (M. Nabonne, Ingénieur en chef du contrôle, à La Roche-sur-Yon; M. Legeron, Chef d'exploitation, à La Roche-sur-Yon.)

Ces véhicules représentent, à notre connaissance, le seul type d'automotrices construit par des exploitants et entièrement mis au point en fonction de leur expérience d'exploitants. Sa conception est celle d'un véhicule de relativement grande capacité (42 places assises, jusqu'à 70 places au total), et cependant de poids moyen (7 T. à vide), offrant par ailleurs de grandes qualités de confort, de vitesse et d'économie.

Leur capacité relativement grande leur permet de répondre à des besoins que « La Micheline » ou l'autobus de type courant ne sauraient satisfaire.

Leur poids moyen est dû à une conception simple (véhicules à deux essieux, de 4 m. 50 d'empattement,

(1) Des automotrices analogues circulent déjà depuis de nombreuses années sur certains réseaux à voie étroite (Ardennes, Aisne, Finistère).

avec roues avant orientables, un seul poste de conduite, et vérin de retournement).

Les vibrations dues au moteur et à la voie sont presque complètement éliminées grâce à un isolement de la caisse par rapport au châssis, et de ce dernier lui-même par rapport au moteur et aux roues.

Les moteurs sont du type Panhard, sans soupape, 20 CV., 4 cylindres, à essence ou Diesel; la Maison Panhard donne d'ailleurs la faculté de substituer, à tout moment, selon le désir de l'exploitant, le moteur Diesel au moteur à essence ou inversement; un supplément de puissance peut aussi être obtenu par l'emploi d'un moteur 6 cylindres à essence au Diesel.

La consommation est pour les 4 cylindres de 30 litres aux 100 km. pour l'essence ou de 15 litres aux 100 km. pour le Diesel; le prix de revient kilométrique est particulièrement bas.

Les automotrices signalées sont l'équivalent sur rail de ce que sont sur routes les autobus munis du même moteur Panhard; leur conception se rapproche par ailleurs, à de nombreux points de vue, de celle de la « Pauline », l'automotrice à voie normale des Chemins de fer du Midi; elle s'en écarte cependant du fait que le châssis et la carrosserie demeurent indépendants l'un de l'autre, la solution de la poutre caisse ayant été rejetée afin de diminuer le prix de revient et de maintenir la caisse insonore; par ailleurs, les automotrices des réseaux à voie étroite doivent pouvoir se prêter à des attelages et tamponnements avec d'autres véhicules de même type ou des wagons ordinaires du même réseau, ce qui rend délicate la construction du châssis en duralumin.

D'une façon générale, les automotrices peuvent être appelées à rendre encore d'importants services sur les réseaux à voie étroite; aux Colonies, où la concurrence automobile ne semble pas encore avoir pris le développement qu'elle a pris en France, et où elle ne l'atteindra peut-être que plus difficilement — leur emploi peut se trouver également très indiqué; les Chemins de fer Algériens de l'Etat ont mis récemment en service quelques unités du type S.C. dans la région de Bône.

M. COINTE,
Ingénieur des Ponts et Chaussées
en congé hors cadre.



CHRONIQUE DES TRAVAUX

Le nouveau pont de Castelmoron sur le Lot

La jolie photographie que nous reproduisons ci-contre représente le cintre du grand pont de 143 mètres de portée que le Service Vicinal du Département du Lot-et-Garonne construit actuellement sur le Lot entre Villeneuve et Tonneins.

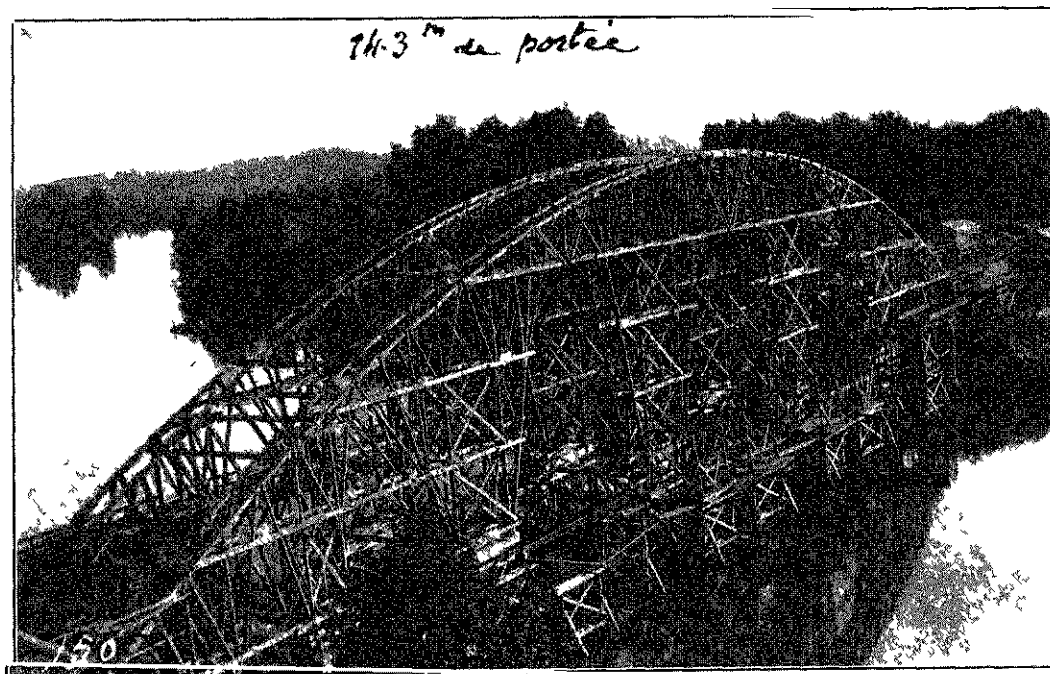
Le pont comprendra un tablier en béton armé suspendu à deux arcs en béton armé, par des suspentes en acier rond nu de 80 mm. de diamètre.

En plus de son record de portée dans ce type, cet

béton frêté qui leur donnera leur section définitive. Dans ce béton seront ancrées les têtes des suspentes.

Comme on le voit, ce système permet d'économiser les frais de coffrage et de moulage du béton et surtout de diminuer les dépenses des cintres qui, dans les grands ouvrages, prennent une importance considérable. Mais la manutention de pièces très lourdes grève le prix de revient.

Ce type semble, après quelques perfectionnements



ouvrage a pour originalité son mode spécial de construction. Pour la première fois, en effet, les arcs, actuellement en place, ont été construits à terre, à l'avance, par tronçons pesant 6 tonnes. Ces éléments ont été ensuite mis en place sur le cintre et soudés bout à bout au moyen de béton armé. Ils constituent le noyau des arcs définitifs. On les a mis en compression pour soulager les cintres et achever le pont. Dès ce moment, ces arcs peuvent se porter eux-mêmes.

On procède actuellement à l'achèvement des arcs par épaissement en les entourant d'une couche de

dans les détails d'exécution, pouvoir permettre de réaliser des portées beaucoup plus grandes.

Les travaux sont conduits par M. A. Bougon, ancien élève de l'École des Ponts et Chaussées, Ingénieur de la Société Christiani et Nielsen, auteur du projet, sous la direction des Ingénieurs des services fusionnés du département.

Paris, le 24 avril 1933

A. GODIN,
Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Application de la Loi du 8 Avril 1898 sur les accidents du travail - Arrêt de la Cour d'appel de Riom du 30 mars 1933

Le 11 juillet 1930, sur la R. N. 143, alors qu'il revenait à bicyclette de son travail, M. Redon, ouvrier auxiliaire, a été renversé par une automobile et gravement blessé.

M. Redon était employé par l'administration des Ponts et Chaussées sur un atelier de goudronnage en régie, la durée effective du travail s'étendant entre le moment de l'arrivée sur le chantier et l'heure du départ de ce chantier. L'accident ayant entraîné une incapacité de travail permanente, il a demandé à son profit le bénéfice des dispositions de la loi du 8 avril 1898.

Le Tribunal Civil avait débouté M. Redon de sa demande.

Appel ayant été interjeté par l'accidenté, la Cour de Riom a confirmé le premier jugement dans les termes suivants :

COUR D'APPEL, DE RIOM

Troisième Chambre

Redon contre Préfet de l'Allier, 30 mars 1933.

Adoptant les motifs des premiers juges. Et attendu que si tout accident survenu au temps et au lieu du travail est un accident du travail prévu par la loi du 9 avril 1898, il est de principe que le travail, au sens de cette loi, commence dès que l'ouvrier est à la disposition du patron et qu'il ne prend fin que lorsque l'ouvrier recouvre sa liberté.

Que la jurisprudence est bien fixée en ce sens que le temps et le lieu du travail doivent être déterminés d'après les conditions dans lesquelles s'effectue le travail dans l'entreprise envisagée.

Que bien qu'en règle générale, l'accident survenu à un ouvrier au cours du trajet qu'il emprunte pour se rendre à son travail ou en revenir ne soit pas considéré comme un accident du travail, il peut cependant résulter des circonstances particulières que l'on doit faire rentrer cet accident dans le risque professionnel.

Mais attendu qu'en l'espèce aucune des circonstances particulières ne se présente qui serait de nature à entraîner l'application de la loi du 9 avril 1898.

Qu'en effet, il est établi, ainsi que l'ont à bon droit constaté les premiers juges, que l'accident s'est produit vers 18 h. 15, alors que Redon, son travail terminé, regagnait à bicyclette son domicile; qu'il ne se trouvait plus à ce moment ni sur le chantier, ni sous les ordres de son employeur, qu'il n'était pas transporté par les soins de ce dernier, et que le salaire qu'il recevait s'appliquait seulement aux heures de travail effectuées sur le chantier même.

Que, dans ces conditions, il ne saurait y avoir accident de travail et qu'à juste titre l'action de l'ouvrier n'a pas été accueillie par le tribunal.

Par ces motifs.

La Cour :

Dit bien jugé, à tort appelé.

Confirme le jugement entrepris, lequel sortira son plein et entier effet.

Condamne l'appelant à l'amende et aux dépens dont distraction au profit de M^e Génichon, avoué aux offres de droit.

Expertises, Achats amiables et Expropriations pour les Services publics

Toutes formalités et procédures jusqu'à décision du Jury

Ancien cabinet MAUGÉ, ✱, & GAY, ✱.

PAUL GAY ✱ et **RAYMOND CHABROL** ✱

Expert Immobilier

Ingénieur, Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique

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

TÉLÉPHONES :

Gutenberg 44-21
Maillot 28-06.

7, Boulevard de la Madeleine, 7,
PARIS

AFFAIRES TRAITÉES
de 1927 à 1932 :
46.000.000 de francs

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I. — Changements d'adresse

Ponts et Chaussées

- MM. **de Volontat**, Inspecteur général, à Saint-Couat-d'Aude, par Moux (Aude).
de Bergh, Ingénieur en chef, 28, rue Alexandre-Delmar, Mons-en-Barœul (Nord).
Chabannes, Ingénieur ordinaire, 1, quai de la Joliette, Marseille.
Papi, Ingénieur ordinaire, 53, Boulevard Murat, Paris-16^e.
Pétel, Ingénieur ordinaire, Gdanska, 31-M-8, Bydgoszcz (Pologne).

Mines

- M. Maurice **Roy**, Ingénieur ordinaire, 22, rue Laugier, Paris-17^e.

II. — Mariages

M. Henry **Verrière**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, fait part du mariage de Mlle Alix Verrière, sa fille, avec M. Robert Launoir, Ingénieur du génie maritime (29 avril 1933).

M. Henry **Taton**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Sous-Directeur du chemin de fer métropolitain de Paris, fait part du mariage de son fils, M. Robert Taton avec Mlle Raymonde Etienne (26 avril 1933).

M. Charles **Meugy**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées et M. Louis **Suquet**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, font part du mariage de leur petit-fils et fils, M. Henry Suquet, avec Mlle Odette Gabriel (3 mai 1933).

Nominations - Mutations

Aux termes d'un arrêté du 28 mars 1933, M. **Eguillon**, ingénieur ordinaire de première classe des Ponts et Chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, remis par le ministère des colonies à la disposition de l'administration des Travaux publics, sera adjoint, à dater du 26 mars 1933, au directeur du Contrôle de la voie et des bâtiments et des lignes nouvelles des chemins de fer pour la voie et les bâtiments.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

ces techniques du Métropolitain et du Port de Paris, retraité.

M. **Vanneufville** (Gaston-Marie-Philippe), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, inspecteur général, est chargé des fonctions de chef du service technique du Port de Paris, en remplacement de M. **Bienvenue**, retraité.

M. **Ott** (Jean-Eugène-Emile), Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, inspecteur général, directeur des services techniques du Métropolitain et du Port de Paris, est chargé des fonctions de chef du service technique du Métropolitain, en remplacement de M. **Bienvenue**, inspecteur général, directeur des servi-

Par arrêté du 7 avril 1933, M. **Troin**, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des mines, remis par le ministère des colonies à la disposition de l'administration des Travaux publics, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} avril 1933, à la résidence de **Rennes**, du sous-arrondissement minéralogique de Rennes, en remplacement de M. **Dodu**, appelé à une autre destination.

Modifications dans la constitution des services

Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais et des ports fluviaux raccordés au réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Par arrêté du 10 avril 1933, le service du contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais des ports fluviaux raccordés au réseau des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine a été organisé à nouveau de la manière suivante, à dater du 1^{er} avril 1933, savoir :

I. — Ports de Hesse et de Lutzelbourg (canal de la Marne au Rhin), de Novéant (Moselle canalisée), de Metz et d'Uckange (canal des mines de fer de la Moselle) :

Direction du contrôle : l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du service de la navigation, à Nancy.

a) *Contrôle technique.*

Port de Hesse et de Lutzelbourg :

L'ingénieur des ponts et chaussées chargé du service du canal de la Marne au Rhin, à Strasbourg.

L'ingénieur des travaux publics de l'Etat, à Lutzelbourg.

Ports de Novéant et de Metz :

L'ingénieur des ponts et chaussées chargé du service de la navigation, à Nancy.

L'ingénieur des travaux publics de l'Etat (subdivisionnaire de la navigation à Nancy).

Port d'Uckange :

L'ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du service de la navigation à Nancy.

L'ingénieur des travaux publics de l'Etat (subdivisionnaire de la navigation à Thionville).

b) *Contrôle commercial*

L'inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, chargé à Paris du 3^e arrondissement de la 5^e division (réseaux de l'Est et d'Alsace-Lorraine).

L'inspecteur du contrôle de l'Etat à Metz.

II. — Ports de Lauterbourg (Rhin), de Strasbourg (canal de la Marne au Rhin), de Mulhouse, Colmar et Huningue (canal du Rhône au Rhin) :

Direction du contrôle : l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du service de la navigation, directeur du port autonome de Strasbourg.

a) *Contrôle technique*

Port de Lauterbourg :

L'ingénieur des ponts et chaussées chargé de la navigation du Rhin, à Strasbourg.

L'ingénieur des travaux publics de l'Etat, à Lauterbourg.

Ports de Strasbourg :

L'ingénieur des ponts et chaussées chargé de l'arrondissement de Strasbourg (service des canaux), des travaux d'extension et de l'exploitation du port autonome.

Quatre ingénieurs des travaux publics de l'Etat et quatre adjoints techniques des ponts et chaussées attachés au service d'extension du port.

Ports de Colmar, de Mulhouse et d'Huningue :

L'ingénieur des ponts et chaussées chargé du service de la navigation à Mulhouse.

L'ingénieur des travaux publics de l'Etat de la navigation à Sundhouse.

L'ingénieur des travaux publics de l'Etat de la navigation à Mulhouse.

L'ingénieur des travaux publics de l'Etat de la navigation à Huningue.

b) *Contrôle commercial*

L'inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer chargé à Paris du 3^e arrondissement de la 5^e division (réseaux de l'Est et d'Alsace-Lorraine).

Ports de Strasbourg et Lauterbourg :

L'inspecteur du contrôle de l'Etat à Strasbourg.

Ports de Colmar, de Mulhouse et d'Huningue :

L'inspecteur du contrôle de l'Etat à Mulhouse.



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

Commission mixte des travaux publics

Par décret du 24 mars 1933, M. **Lahaussois**, inspecteur général de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, président de la 3^e section du conseil général des ponts et chaussées, a été nommé membre de la commission mixte des travaux publics, en remplacement de M. **Armand**, admis à la retraite.



Commission pour l'adaptation des véhicules de poids lourds aux nécessités de la circulation.

Le ministre des travaux publics,

Arrête :

Art. 1^{er}. — Il est institué au ministère des travaux publics une commission chargée d'élaborer toutes dispositions législatives ou réglementaires destinées à adapter les caractéristiques des véhicules de poids lourds et les conditions de leur circulation aux nécessités actuelles.

Art 2. — Cette commission est composée comme suit :

MM.

Régnier, sénateur, rapporteur général adjoint du budget, président du groupe de l'automobile, président.

Mollard, sénateur, président de la commission des travaux publics.

Milan, sénateur, rapporteur du budget des travaux publics.

Varenne, député, président de la commission des travaux publics.

Jacquier, député, rapporteur général du budget.

Bedouce, député, rapporteur du budget des travaux publics.

de Chappedelaine, député, vice-président du groupe de l'automobile.

Pierre **Caillaux**, conseiller d'Etat.

MM.

le conseiller d'Etat, directeur de la voirie routière.

le conseiller d'Etat, directeur des affaires départementales et communales au ministère de l'intérieur.

le colonel de gendarmerie **Nicollet**.

Morane, ingénieur des ponts et chaussées, chef adjoint au cabinet du ministre des travaux publics.

de Rohan, président de l'Automobile-Club de France.

Berliet, vice-président de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

Charles **Blum**, président de l'union des véhicules industriels.

André **Citroën**, président d'honneur de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

Alfred **Monprofit**, secrétaire général de la fédération nationale de l'automobile.

Musnier, président de la fédération nationale des transporteurs de France.

André **Bonhomme**, administrateur de la société générale des transports départementaux.

Paul **Panhard**, vice-président de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

le baron **Petiet**, président de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

Robert **Peugeot**, vice-président de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

Louis **Renault**, président d'honneur de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

Art. 3. — M. **Noulens**, chef du 2^e bureau de la voirie routière remplira les fonctions de secrétaire.

Fait à Paris, le 2 avril 1933.

Joseph PAGANON.



Commission pour l'adaptation des véhicules de poids lourds aux nécessités de la circulation.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté ministériel du 2 avril 1933, qui a institué une commission en vue d'élaborer toutes dispositions législatives ou réglementaires, destinées à adapter les caractéristiques des véhicules de poids lourd et les conditions de leur circulation aux nécessités actuelles ;

Vu notamment l'article 2 de cet arrêté qui a nommé des membres de cette commission,

Arrête :

Article unique. — Sont également désignés pour faire partie de cette commission :

MM.

Aron, directeur du contrôle des assurances privées au ministère du travail.

Max **Hermant**, président du comité général des assurances.

Thomé, directeur de la sûreté générale au ministère de l'intérieur.

Bès de Berc, inspecteur général des mines.

Levesque, inspecteur général des ponts et chaussées.

Schwartz, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Dauvergne, ingénieur en chef des mines.

Fait à Paris, le 8 avril 1933.

Joseph P^AGANON.



Comité de contrôle de l'exécution du budget

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre du budget,

Vu l'article 6 du décret du 2 mars 1933 réorga-

nisant le contrôle de l'exécution du budget du ministère des travaux publics,

Décète :

Art. 1^{er}. — Sont nommés, pour une période de trois années, membres du comité de contrôle de l'exécution du budget du ministère des travaux publics, MM. **de Kerviler**, inspecteur général des Ponts et Chaussées; **Rivet**, inspecteur général des mines; **Epinay**, inspecteur général des finances.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et le ministre du budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 8 avril 1933.

Albert L^EBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics,

Joseph P^AGANON.

Le ministre du budget,
Lucien L^AMOUREUX.



G O U D R O N S

BRUTS ET PRÉPARÉS

M É L A N G E S

G O U D R O N - B I T U M E

· **B E N Z O L S — S O L V E N T — T O L U O L**

C O K E M É T A L L U R G I Q U E

C O K E D E F O N D E R I E

A N T H R A C O K E

- **P O U R C H A U F F A G E C E N T R A L** -

C O K E R I E S D E L A S E I N E

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 50.000.000 DE FRANCS

23 bis, Rue de Balzac, PARIS-8^e -- Tél. : Carnot 34-15 (3 lignes)

Usine à Gennevilliers (Seine)

F O U R N I S S E U R D E S S E R V I C E S D E S P O N T S E T C H A U S S É E S



PORT AUTONOME DE BORDEAUX

Bordeaux-Pauillac-Blaye-Bec d'Ambès-Le Verdon

Pour tous renseignements, s'adresser **DIRECTION** du PORT AUTONOME Palais de la Bourse BORDEAUX

P. Louy Cazauhon 1931

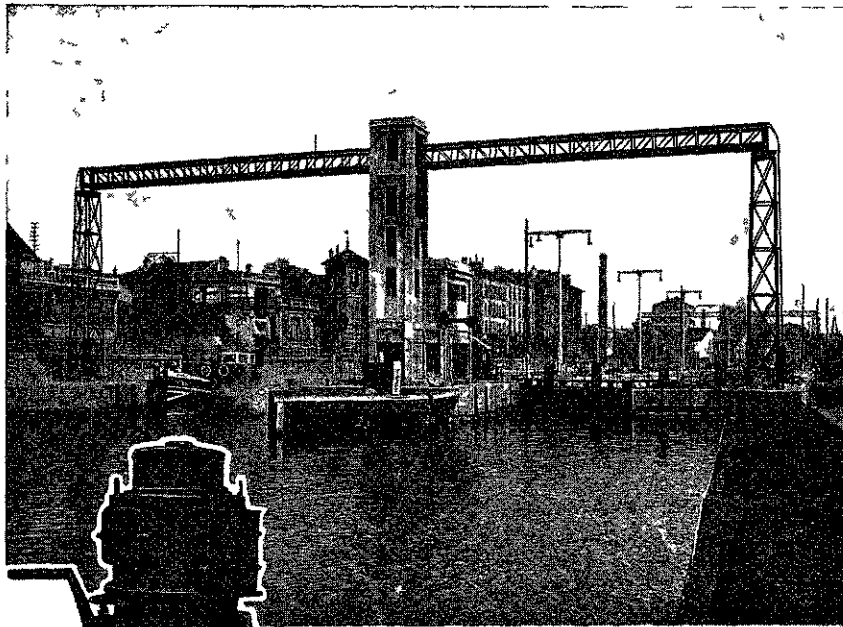
ÉTABLISSEMENTS
HILLAIRET

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

Téléphone : Nord 17-28 et 60-92

ATELIERS A PERSAN (Seine-et-Oise)

CABESTANS et TREUILS
à commande électrique



ÉLECTRIFICATION de
l'Ecluse de Suresnes.

ÉLECTRIFICATION D'ÉCLUSES

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

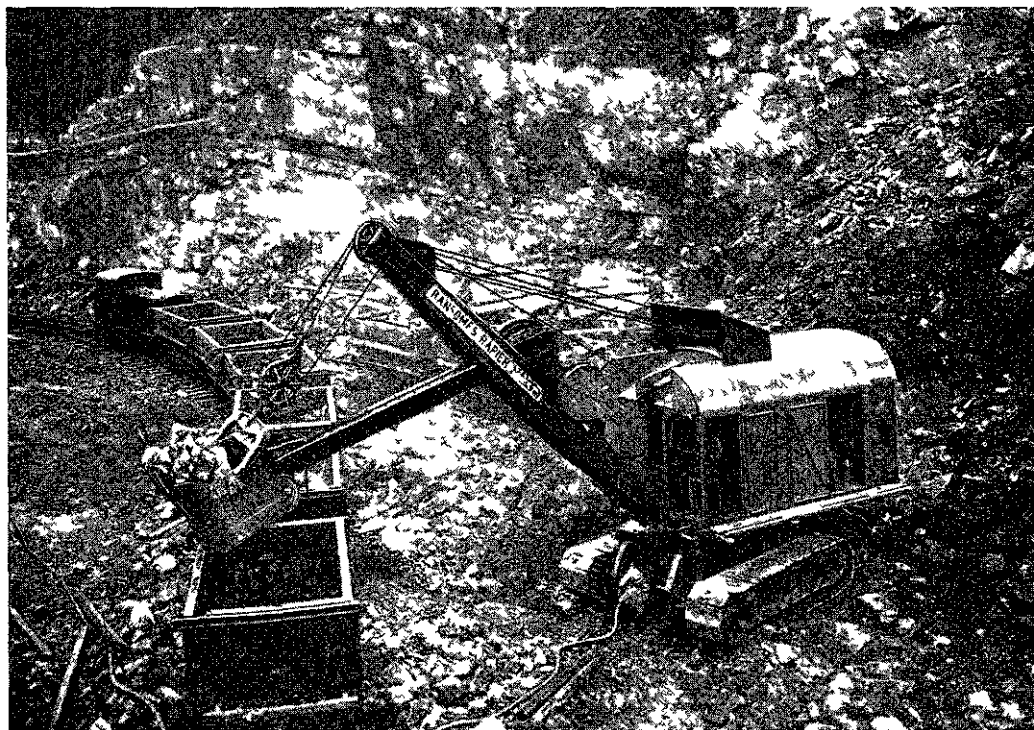
MANŒUVRES DE PONTS TOURNANTS.

MANŒUVRES DE BARRIÈRES.

Borne de manœuvre de porte
avec commande éventuelle à main

RANSOMES & RAPIER LTD

LONDRES & IPSWICH



EXCAVATEURS RANSOMES-RAPIER

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 Generale 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 Manu-
tention Marocaine — Société des Ports Marocains de Ménédy, 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)

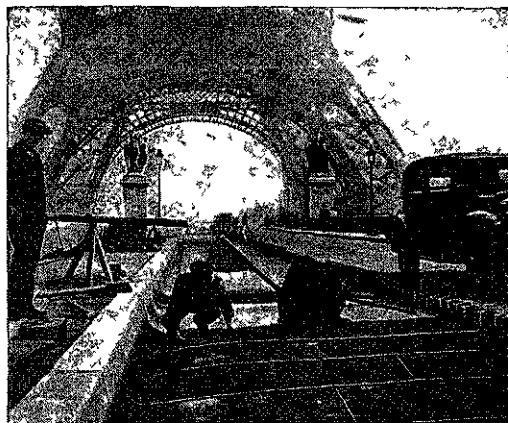
Ingénieur Civil des Mines

Téléphone : Anjou 22-19

Télégr · Engalline-Paris

USINES ALSACIENNES D'ÉMULSIONS

STRASBOURG



Chape Mammouth — Pont d'Iéna — Paris.

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

▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ ▲

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

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

DEMANDEZ NOS RÉFÉRENCES

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



SOCIÉTÉ ANONYME

DES

CIMENTS PORTLANDS ARTIFICIELS

d'Origny-Sainte-Benoite (Aisne)

au Capital de 10.000.000 de francs

MARQUE L'UNIVERS CIMENT PORTLAND ARTIFICIEL

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

Son Superciment à Hautes Résistances MARQUE LE CHAMPION

PRODUCTION ANNUELLE 300.000 TONNES

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

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

SERVICE ADMINISTRATIF ET COMMERCIAL 4, RUE DU GÉNÉRAL-FOY -- PARIS

Telephone Laborde 66-94

LES ROUTES MODERNES

Société Anonyme au Capital de 5.000.000 de francs

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

Téléphone : Elysées 49-25

Télégrammes : ROUTMODERN-PARIS

R. C. Seine n° 208.014

TOUS REVÊTEMENTS MODERNES A LIANTS *hydrauliques* ou *hydrocarbonés*

I. — CHAUSSÉES

1° PAVAGES.

Pavages MONOLITHES	} en pierre	{ pavés d'échantillon petits pavés. pavés mosaïque. pavés démaigris. pavés irréguliers.

2° REVÊTEMENTS A LIANT DE CIMENT.

Béton VELODAMÉ "TRIPLEX".

3° REVÊTEMENTS HYDROCARBONATÉS.

A. — REVÊTEMENTS ÉPAIS :

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

macadam.

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

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

B. — REVÊTEMENTS SUPERFICIELS :

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

II. — TRAVAUX DIVERS

COURS DE GARES, AÉROPORTS, USINES, etc.
PISTES CYCLABLES, TROTTOIRS
DALLAGES de halls, magasins, etc.
TERRASSES -- VOIRIE DE LOTISSEMENTS

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

POUR TOUS VOS TRAVAUX

et spécialement

POUR CEUX QUI IMPLIQUENT DES **GARANTIES,**
employez :

LES CEMENTS ET LES ACIERS	} d'HAGONDANGE
---------------------------------	-----------------------

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

UNION DE CONSOMMATEURS DE PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET INDUSTRIELS

Société Anonyme au capital de 105 millions de francs

R. C. Seine 75.184

Siège Social
et Service Commercial des Aciers
à PARIS,

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

Usines
et Service Commercial des Ciments
à HAGONDANGE (Moselle)

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

DÉPOTS A PARIS

DEMANDEZ NOS NOTICES



BITUMES
"STANDARD"

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

Traitement de surface - Bétons bitumineux
Sheet Asphalt
Macadam par pénétration

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

PRODUITS POUR FLUXAGE

BITUMES POUR ÉMULSIONS

BEDFORD PETROLEUM Co

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

Ad tél
 Pétrophalt-45. Paris Téléph } Elysées 31.89-61.85
 Rég Com Seine N° 83 833 } 31.89-69.16
 Inter Elysées 75

SOCIETE ANONYME DES ETABLISSEMENTS

LASSAILLY
 ET
BICHEBOIS

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

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

GOUDRONNAGE

BITUMAGE A CHAUD

EMULSION L. B.

GOUDRON PRÉPARÉ
GOUDRON BITUME

LE PIXROAD
GOUDRON SICCATIF L.B.



Ciment portland artificiel
Demarle
Lonquét
 le meilleur et le plus régulier

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

MATERIEL ET INSTALLATION POUR

RELEVEMENT
ET POMPAGE

d'eaux vannes, usées et de tous liquides

APPAREILS "HETA" AÉRO-EJECTEURS

ÉTUDES ET REALISATION D'INSTALLATIONS COMPLÈTES POUR ASSAINISSEMENT
 ETABLISSEMENTS S. A. au CAPITAL DE 5000 000 DE FRs

LUCHAIRE

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

SPRAMEX MEXPHALTE



LES DEUX MEILLEURS
BITUMES
POUR LA CONSTRUCTION
DES ROUTES MODERNES



PRODUITS EN FRANCE



SOCIÉTÉ ANONYME DES
PÉTROLES JUPITER
42 RUE WASHINGTON. PARIS

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

INTER-ELYSEES
170 A 177.

SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPRISES
C. MONTCOCOL
Capital de 6.000.000 de francs



Siège social : **82, quai de la Rapée, Paris-XII^e**
Téléphone : DIDEROT 57-54 (3 lignes)

**TRAVAUX
PUBLICS
ET PRIVÉS**



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

LE SOLIDITIT FRANÇAIS

Société Anonyme au Capital de 4 000 000 de Francs

55, rue de Lyon, 55 — PARIS (12^e)

R. C. Seine 209.667 B

Téléphone
DIDEROT 87-77 et 87-78

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

EXÉCUTION par MACHINES SPÉCIALES à DAMER et à SURFACER

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

REFERENCES :

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

Les Ponts et Chaussées - Les Services Vicinaux

La Ville de Paris - Les Villes de Province

Le Génie Militaire - Les Bases Aériennes

Les Compagnies de Chemins de Fer - Les Industriels

SINOLACK
pour
signalisation supérieures
rouge - vert - noir

DUROFER
pour
protection maritime

SINOLACK
Ultra fine pour Bornes
Ultra fine pour Nattes
ROUGE - VERT
BLEU - NOIR

Etablissements
KIFFER & HAMAIDE
à AUBERVILLIERS (Seine)
FOURNISSEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

ROL LISTER & C^{ie}

SOCIÉTÉ ANONYME

CAPITAL : 8.000.000 DE FRANCS

Siège Social : 9, rue des Petits-Hôtels
PARIS-X^e

Téléphone : Provence 17-18. R. C. Seine 213.643 B

TARMACADAM 9 Usines

BITUME "EBANO"

Concasseurs, Broyeurs, Trommels

Construction complète d'USINES, CARRIÈRES, etc.

Cylindrage mécanique

EXÉCUTION de TOUS TRAVAUX ROUTIERS

SOCIÉTÉ ANONYME
DE

TRAVAUX ROUTIERS

ET

d'Applications des Goudrons et Asphaltes

.TRAGA.

Capital : 1.000.000 de Francs. — R. C. Béthune N° B. 617

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

Etablissement à THOUROTTE (Oise)

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

GOUDRONS PRÉPARÉS

Emulsions - Bitumes - Asphaltes

Fourniture - Epannage - Manutention - Stockage

Préparation et Applications de

GOUDRONS et BITUMES au FILLER

par Procédés et Appareils brevetés

3, RUE LA BOÉTIE, 3 -- PARIS (VIII^e)

Télégramme :
Lévalit-47
Paris

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



PRODUITS SPÉCIAUX

Antidérapants BITAR
pour routes glissantes

BITARCOL

pour améliorer le goudron
et activer le séchage

GOUDRON froid
TARMACADAM
de LAITIER

ÉMULSIONS

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

SIGNALISATIONS

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

TRACEUSE VIALAC

CONSULTEZ-NOUS POUR REVÊTIR VOS ROUTES GLISSANTES

TRAVAUX

BITUMAGE

par matériel

à grand rendement

Gravillonnage mécanique
(produit bitumineux spécial)

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

FABRICATION sur place
et répandage d'émulsion

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

MATÉRIEL

MACHINE ÉMULSOR
fabrication et épannage d'émulsion
GRAVILLONNEUSE A MAIN

TRACEUSE VIALAC

la
stabilité
parfaite
de vos
fondations

est assurée par les pieux
à base élargie.

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

Réclamez la brochure documentaire n° 53

PIEUX EXPLOSÉS ET PIEUX REFOULÉS

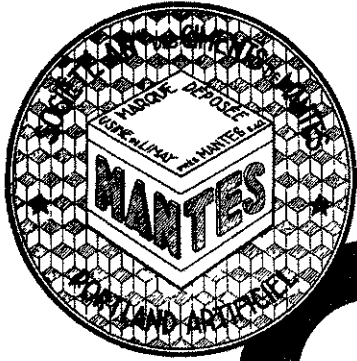
en béton armé, à base élargie

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE FONDATIONS

"LES PIEUX EXPLOSÉS"

5, Rue de Maubeuge, Paris (9^e)

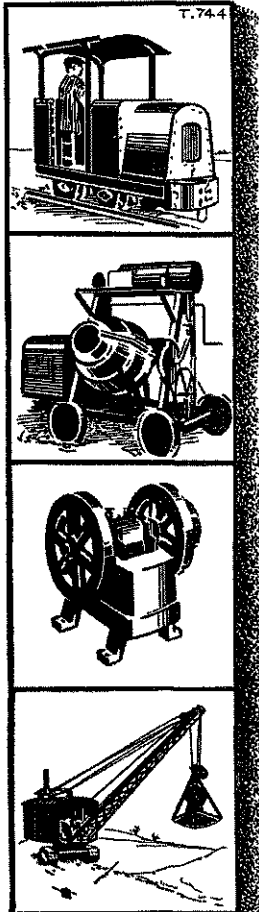
Telephone : Trudaine 86-62.



RÉGULARITÉ
RÉSISTANCE

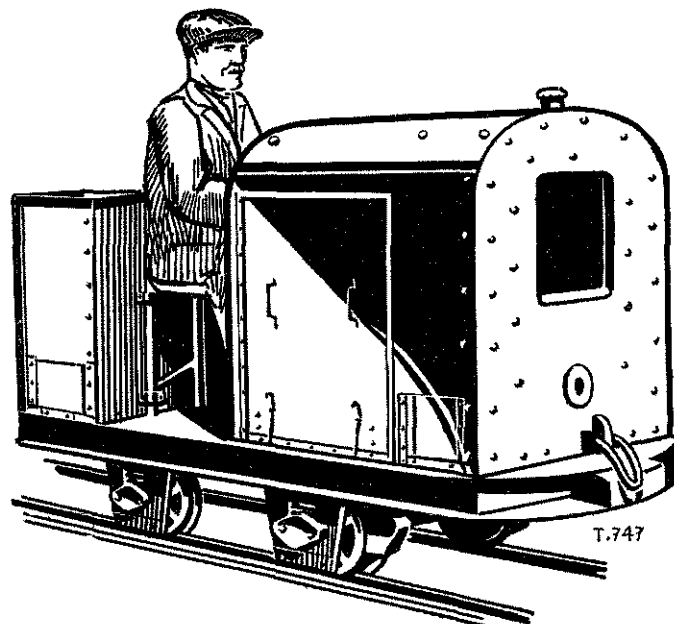
CIMENTS DE MANTES

ANNUELLEMENT 120.000 TONNES DE PORTLAND
S^TE. A^ME DES CIMENTS DE MANTES • CAPITAL : 25.000.000 DE FRF
53, RUE DU ROCHER • PARIS • TÉLÉPHONE : LABORDE 65.40 ET 65.41
USINES A LIMAY (S. & O.) • DEPOT A AUTEUIL : RAMPE WILHELM • TÉL. : AUTEUIL 96.50



JULES WEITZ

TRACTEURS CONSTRUCTEUR



LYON



SOCIÉTÉ PARISIENNE

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

Société anonyme au capital de 100.000.000

Siège social et Bureaux : 75-77, boulevard Haussmann -- PARIS (8°)

TÉLÉPHONE ·

ANJOU 49-51 à 54

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE ·

PARELECOPI-123-PARIS

RÉSEAUX DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

Sous-Stations
Stations Centrales

Postes de Transformation
Canalisations Souterraines

TRACTION ÉLECTRIQUE

EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Fourniture et Pose de Voies Ferrées

Fourniture et Pose de CANALISATIONS MÉTALLIQUES

Gaz — Air Comprimé — Pipe-Lines

SONDAGES DE PROSPECTION -- ADDUCTIONS D'EAU

R. C. Seine n° 106.274.



de Hulster Faibie & Cie

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.650 000 FRANCS

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

TÉL Elysées 19-75 et 19-76

TÉLÉGRAMMES Sondulster-Paris

R C SEINE N° 172 699

Entreprise de travaux miniers

Tunnels — Puits — Galeries.

Sondages de toutes natures

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

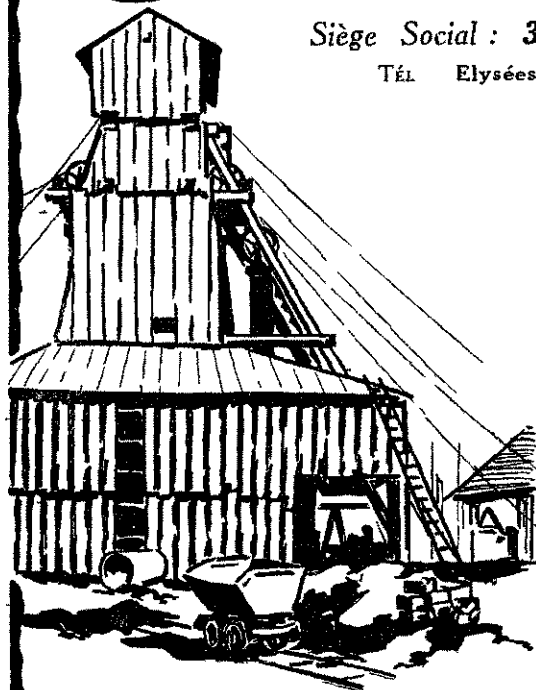
Assèchement des terrains aquifères

par procédés spéciaux brevetés et par injections de ciment.

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

AGENCES A **Douai** (Nord), **S^t-Nicolas-du-Port** (M.-&-M.)
Alès (Gard), **S^t-Etienne** (Loire), **Alger**, **Tunis**,
Manresa (Espagne).

PLUS DE 20 CHANTIERS EN ACTIVITÉ
TANT EN FRANCE QU'A L'ÉTRANGER



VENOT-PESLIN & C^{ie}

à ONNAING (Nord)

BUREAUX A PARIS: 55, rue d'Amsterdam, 8°
Téléph. : Trinité 03-36 et 03-37. Inter Trinité 10

ENTREPRISE GÉNÉRALE

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

Matériel de Mines

Manutention Mécanique -- Portiques

Grues -- Ponts Roulants

Escaliers Mécaniques

Transporteurs Aériens et Bennes Automotrices

Ponts et gros travaux métalliques

PENICHES MÉTALLIQUES — CHALANDS

COMPAGNIE

PARISIENNE des ASPHALTES

FONDÉE EN 1877

39, Rue de Liège, PARIS

R. C. 3148

Tél. Europe 61-30 et 61-31

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

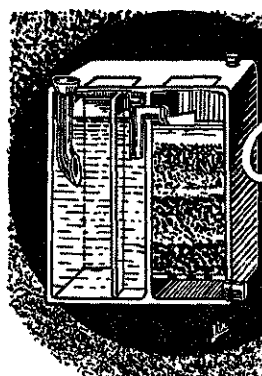
Grand-Quevilly, Montargis, Le Coteau
(Seine-Inférieure) (Loiret) (Loire)

PRODUITS pour ROUTES

GOUDRON

GOUDRON BITUME

ÉMULSIONS



assainir...

VOUS ÉVITEREZ
LES MALODORANTES
VIDANGES
EN UTILISANT

SEPTICOS

la fosse septique moderne

QUI ASSURE UNE
— ÉPURATION —
COMPLÈTE
DES MATIÈRES DE W. C.
LE LIQUIDE ÉPURÉ
SORTANT DU FILTRE
**EST CLAIR
INCOLORE
INODORE**

RENSEIGNEMENTS, DEVIS ET PROJETS
GRATUITS SUR DEMANDE

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ÉPURATION BIOLOGIQUE**

44, rue de Lisbonne - PARIS — Laborde 04.00

TUYAUX en BÉTON CENTRIFUGÉ T. E. C. A.

La Société

“ Le Tuyau Étanche en Ciment Armé ”

fabrique dans son usine de BONNEUIL-s.-MARNE
(raccordée aux voies d'eau et de fer)

des TUYAUX essentiellement CENTRIFUGÉS

Ces tuyaux sont avec joint A COLLET, c'est-à-dire à bague venue de centrifugation avec le corps du tuyau.

Ils se distinguent des produits similaires par :

- 1° Leur résistance infiniment supérieure, leur absence de porosité et leur surface intérieure lisse;
- 2° Leur absence de fragilité des embouts;
- 3° Leurs prix de pose et de confection du joint très modiques;
- 4° La sécurité absolue du joint et leur emploi recommandé pour le tout-à-l'égout;
- 5° Leurs prix intéressants, conséquence d'une installation mécanique moderne.

Ils permettent seuls d'établir des canalisations absolument étanches, inattaquables aux eaux usées, eaux acides, eaux de mer et eaux granitiques.

Les tuyaux centrifugés T.E.C.A. à collets se font en tous diamètres de 0,150 à 1 m. 500, et avec tous les accessoires des tuyaux en grès vernissé, tés, branchements, jonctions, culottes, etc...

Ils sont agréés par toutes les grandes Administrations.

Pour tous renseignements, s'adresser :
M. FOURNIVAL, Comptoir auxiliaire des Entre-
prises, 5, rue Sainte-Isaure, PARIS.

Téléph. : Marcadet 48-01.

LA ME ENTREPRISE
 Capital : 6 000 000 de francs
 DARI 20 RUE VERNIER
 LYON 63 AV. FÉLIX-FAURE

LIMOUSIN



TEL. GALV. 38-06. 71-88 - R.C. SEINE : 122-319

L'EAU DISTILLÉE

dégazée
 pour l'alimentation totale des générateurs de vapeur

L'EAU POTABLE

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

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ÉVAPORATION

PROCÉDÉS

PRACHE & BOUILLON

TÉLÉP. : EUROPE 39.19 & 42.10

25, RUE DE LA PÉPINIÈRE. - PARIS

TÉLÉG. : PRAEBOU. PARIS 118

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

FONDACTIONS ÉCONOMIQUES

PIEUX " VIBRO "

en ciment armé moulé directement dans le sol

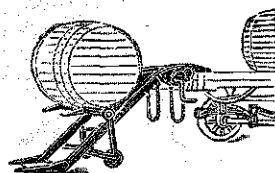
S'adresser : **ÉTUDES ET TRAVAUX S. A.**

22, rue de Tournai, 22, à LILLE

Établissements L. CLÉMENT

Ingénieurs-Constructeurs

6, Rue Saint-Charles, PARIS - Tél. : Ségur 34-19

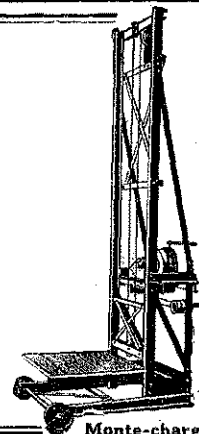


Chargeurs de fûts de chantier

Chargeurs de fûts
 Bascules pour fûts
 Monte-charge mobile
 Monte-charge fixe
 Monte-charge élect.
 Chariot élévateur

Potence pivotante
 App. benne basculée
 Élévateur continu
 Palans divers.
 Vide touries
 Diablos

Etudes de tous problèmes de manutention



Monte-charge

SIGNALISATION SUR ROUTES

LES PLOTS LUMINEUX "REFLEX"

VISIBLES de JOUR et de NUIT
à tranche cylindrique verticale

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

PASSAGES DANGEREUX
si nombreux sur les routes

ILS SONT

**SIMPLES
INOXYDABLES
FACILES A POSER
INUSABLES
EXEMPTS D'ENTRETIEN
ÉCONOMIQUES**

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

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

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

ZIVY & C^{IE}

29-31, R. de Naples

PARIS-8^e

Magasins :
72, R. du Rocher
1^{er} Laborde 16-70

TACHYMÈTRES & TACHYGRAPHES

portatifs et stationnaires

COMPTEURS

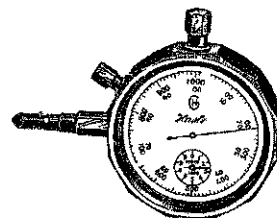
-TOTALISATEURS-

CHRONOGRAPHES

-- CONTROLEURS --

DE RONDES

INDICATEURS DE VITESSE à distance



Compte-tours Universel
HASLER

LE ROUX & GATINOIS

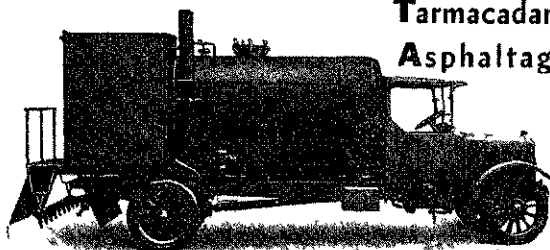
175, Rue du Faubourg-Poissonnière == PARIS

MATÉRIEL pour Goudron
Bitume

Mélanges Goudron-Bitume

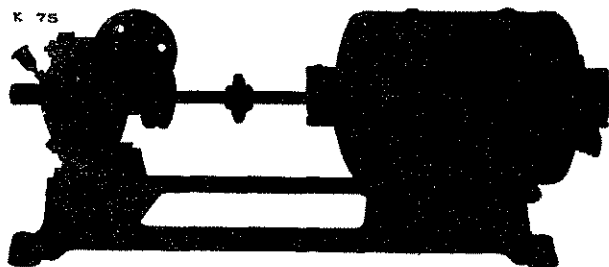
Emulsions

Tarmacadam
Asphaltage



PRIX ET DEVIS SUR DEMANDE

K 75



Diam

Pas de pompage impossible

Bitume chaud, émulsion de bitume à haute
teneur, eau de savon, goudron d'usine à gaz,
goudron déshydraté, silicate de soude,

tous les produits utilisés dans la
construction et l'entretien des routes
seront pompés comme de l'eau
claire avec la

POMPE MOUVEX

qui pompe tout

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

VERSILLE FRÈRES

26, Avenue Emile-Zola — PARIS

Téléphone VAUGIRARD 38-44
R C Seine 11 185**TRAVAUX PUBLICS
VIADUCS - SOUTERRAINS**EXPOSITION DE FRANCE A ATHENES 1928
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DE BARCELONE 1929
DIPLOME DE GRAND PRIX
EXPOSITION DU CAIRE 1929
HORS CONCOURS - MEMBRE DU JURY
EXPOSITION INTERNATIONALE DE LIEGE 1930
DIPLOME D'HONNEUR**MAÇONNERIE - BÉTON ARMÉ
IMMEUBLES**CONCOURS DE FAÇADES DE LA VILLE DE PARIS 1931
MÉDAILLE DE BRONZE**INSTALLATION
DE RÉSEAUX ÉLECTRIQUES
EN CABLES ARMÉS****POSTES SOUTERRAINS
H.T. - B.T.****BRANCHEMENTS EN
CABLES ARMÉS**

(AGRÉÉS PAR LA VILLE DE PARIS)

**Grande Bijouterie
GODCHOT**

MAISON CENTENAIRE FONDÉE EN 1829

**31 et 31 bis B^d St Martin
PARIS****LE PLUS IMPORTANT CHOIX
DE BIJOUX et DIAMANTS
MONTRES DE TOUTES MARQUES
ORFÈVREURIE, COUVERTS ET COUTEAUX
PENDULES ET LUSTRES****PRIX INÉGALABLES**Plus de 400 Garnitures
de cheminées
en magasin**10% d'Escompte
à MM les Sociétaires sur présentation
de la Carte à la Caisse****ÉPURATION GÉNÉRALE
DES EAUX RÉSIDUAIRES****ASSAINISSEMENT****BOUES ACTIVÉES**

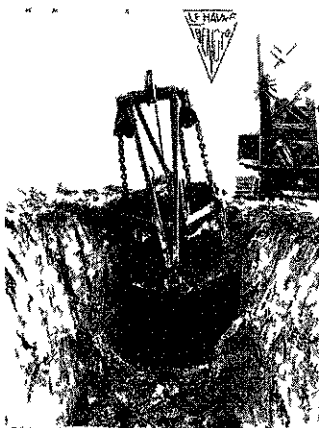
seul procédé Français Bté S.G.D.G.

**Destruction des ordures ménagères
procédé Boggiano Picco****Bureau Technique d'Hygiène****HYGEA SIMPLEX****20, Rue d'Athènes -- PARIS**

Tél. Trinité 37-44

Adresse Télégr. : Telugi-Paris 118

**SOCIÉTÉ CHIMIQUE
de la ROUTE**9, rue de la Baume -- PARIS (VIII^e)**MICMELL** Emulsion bitumineuse à 50 et
60 % de bitume.
Emulsion type HIVER.**MICTAR** Bitume spécial utilisable à
chaud et à froid.
Remplace le goudron pour les
premières couches.**TARGEL** Goudron-bitume fillerisé.
Séchage rapide.
Pas de dérapage.**FOURNITURE-RÉPANDAGE**USINES : Nogent-l'Artaud (Aisne). — Tournes (Arden-
nes). — Argentan (Orne). — Nemours (Seine-et-Marne).
— Nevers (Nièvre). — Confolens (Charente). — Roche-
fort (Charente-Inférieure). — Collonges-au-Mont-d'Or
(Rhône). — Espère (Lot). — Labruguière (Tarn).



'BENOTO'
 BENNES AUTOMATIQUES
 POUR TOUTES MARCHANDISES
 POUR TOUTS APPAREILS DE LEVAGE
STOCKESSAIS-LOCATION
 BOÎTE POSTALE N°9
 LE HAURE - ORAUILLE
 App. Tél. : BENOTO-HAURE
 TÉLÉPHONE 97-10 LE HAURE
 INTER. 5.96. 5.97
 F.C. HAURE. B.82

BUREAU SECURITAS

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

SIEGE SOCIAL

9, Avenue Victoria - PARIS

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

Téléphone : ARCHIVES 86-50 (6 lignes groupées)

EXAMENS DES PROJETS
 VÉRIFICATION DES CALCULS
 ESSAIS & ANALYSES DES MATÉRIAUX
 CONTRÔLE DE LEUR MISE EN ŒUVRE

Location de Wagons-Citernes
 pour le transport de
Mazouts - Goudrons - Asphaltes



M. Zouckermann, à Paris
 31, rue Lafayette Trudaine 10-68

SACOROUTE

77, rue Saint-Lazare
 PARIS-IX^e

REVÊTEMENTS MODERNES

en BÉTONS ASPHALTIQUES BITULITHIC
 SACOLITHE
 SACOMAC

en TARMACADAMS appliqués à CHAUD
 ou à FROID

en BÉTONS DE CIMENT

TOUS TRAVAUX INTÉRESSANT LA ROUTE

BENNES AUTOMATIQUES "GALLIA"

7, Cours du Chapeau-Rouge, 7
 BORDEAUX

Pour manutention de :
 CHARBONS, MINÉRAIS, SABLES, GRAVIERS,
 MOELLONS, POTEAUX DE MINE, etc...
 Avec Grues, Treuils, Mâts de charge, Ponts roulants,
 de tous genres et de toutes puissances.

Emerillons sur billes "GALLIA"

COLSOL PRODUIT SPÉCIAL
 pour la confection de bé-
 tons bitumineux avec tous matériaux pour la
 construction de toutes surfaces.

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE COLAS

39, rue du Colisée - PARIS (8^e)
 Tél. Elysées 39.63 à 65. - R. C. Seine 239.585 B

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

MANUEL-GUIDE

GRATIS

INVENTIONS

Obtention
de
BREVETS
pour tous Pays

Dépot de Marques de Fabrique

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

Société des Ciments de Neuville-s.-Escaut

Société Anonyme au Capital de 10.000.000 de francs

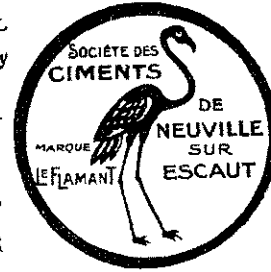
SIÈGE SOCIAL

14, Rue Vézelay
Paris-VIII^e

PORTLAND

ARTIFICIEL

SUPÉRIEUR



USINE A :

Neuville-s.-Escaut
(Nord)

ET CIMENT
à Hautes
Résistances
Initiales
(Super-Ciment)

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

**HUILES
RENAULT**

ISSY-LES-MOULINEAUX

pour autos et industrie

Fournisseur des Grandes Administrations

ENTREPRISES BILLIARD

SOCIÉTÉ ANONYME

AU CAPITAL DE 2.000.000 DE FRANCS

39, rue Washington, Paris-8^e

TRAVAUX PUBLICS

BÉTONS ARMÉS HENNEBIQUE

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

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

Adresse télégraphique : Hennebique-Paris 25

Téléphone Danton 47-17 et 18

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

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

PURFINASPHALT

BITUMES

ÉMULSIONS DE BITUMES

S^{te} des PÉTROLES du LANGUEDOC

Tél. : 7-08 et 7-09

Adresse télégraphique :

Pétrolando-Narbonne

20, Quai Victor-Hugo, 20

NARBONNE

(Aude)

Bque PETITJEAN, 12, r. Montmartre, Paris

A céder **PLOMBERIE** ZINGAGE-COUVERT.
ENTR. **SANITAIRE** — trav.

publ. et partic. firme anc. renommée, beau magas.
bon bénéf. Prix : **125.000 fr.**, moitié comptant.

BANQUE PETITJEAN, 12, R. Montmartre, Paris.

Midi **PROPRIÉTÉ** 100 Ha vignes
A vendre céréales, bois,

herbages **MAISON** de MAITRE, bâtiments
BELLE exploit, parc, eau

abondante. Prix : **400.000 francs.** Facilités.

BANQUE PETITJEAN, 12, R. Montmartre, Paris.

Est. Vu extension des affaires

C^{ce} de BOIS (SPÉCIALITÉ)

recherche concours **100.000 fr.**

Excellente garantie.

Bon rendement assuré.

BANQUE PETITJEAN, 12, R. Montmartre, Paris.

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



ÉTABLISSEMENTS

DAVEY BICKFORD SMITH & C^{te}

Explosifs de Mines

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



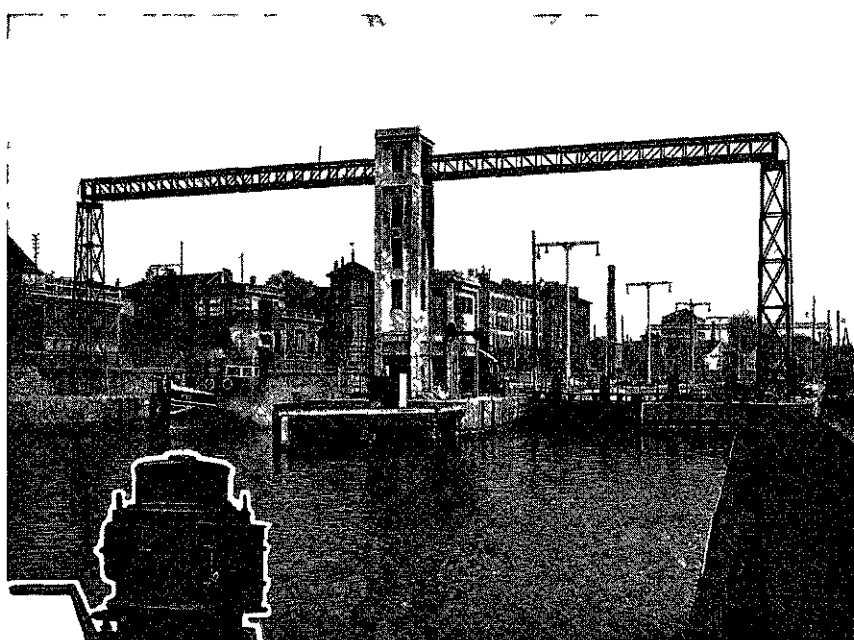
ÉTABLISSEMENTS
HILLAIRET

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

Téléphone : Nord 17-28 et 60-92

ATELIERS A PERSAN (Seine-et-Oise)

CABESTANS et TREUILS
à commande électrique



ÉLECTRIFICATION de
l'Écluse de Suresnes.

ÉLECTRIFICATION D'ÉCLUSES

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

MANŒUVRES DE PONTS TOURNANTS.
MANŒUVRES DE BARRIÈRES.

Borne de manœuvre de porte
avec commande éventuelle à main

Entreprises Albert Cochery, S.A.

CAPITAL 12 MILLIONS — SIÈGE SOCIAL A EBANGE (MOSELLE)

BUREAUX COMMERCIAUX

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

GOUDRONS pour ROUTES

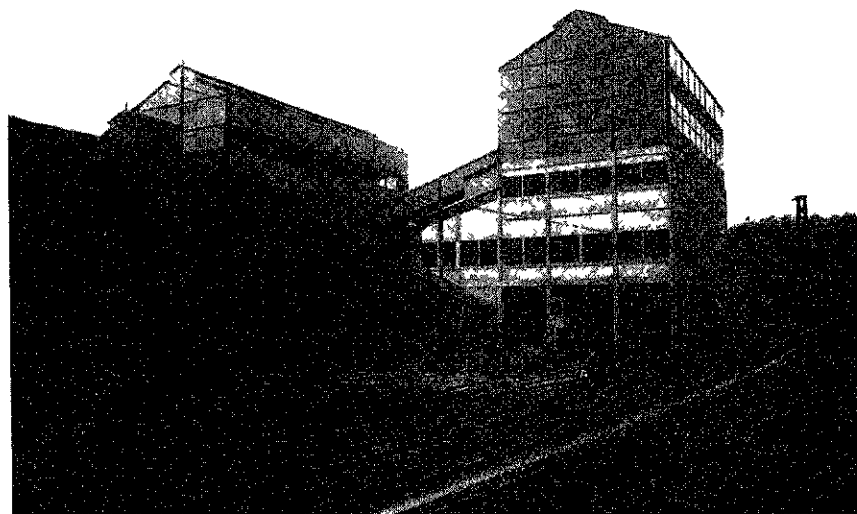
“ SUPERACCO ”

(Goudron spécial à séchage rapide)

TARMACADAM

TARBÉTON

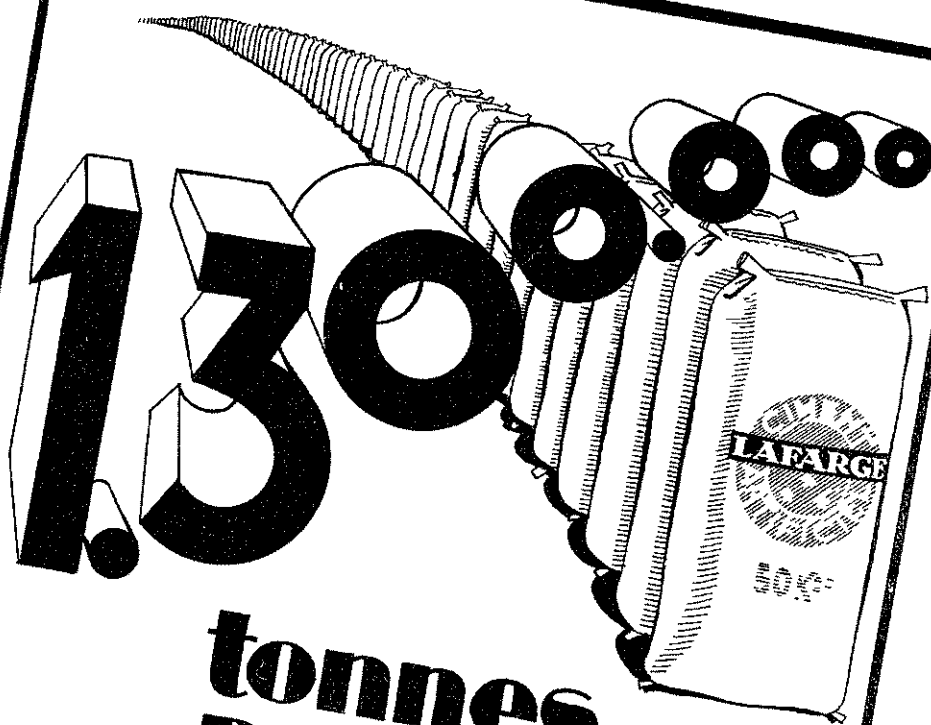
Fournitures et Applications



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

CAPACITÉ DE PRODUCTION : 2.000 T. PAR JOUR

Agents généraux de Vente : Entreprises A. Cochery



1300
tonnes
par an
15 USINES

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

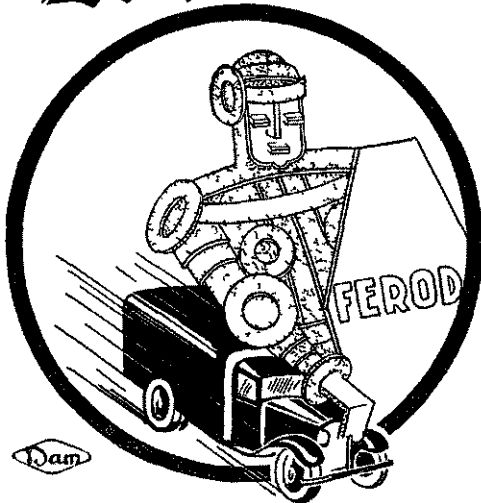
**CHAUX &
 CIMENTS**

DE LAFARGE & DU TEIL

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

LE FREINAGE DES POIDS LOURDS

Les victoires du chevalier Ferodo



La victoire sur l'huile et l'eau



Il n'est pas possible d'éviter que, soit de l'huile provenant d'un excès de graissage ou d'un mauvais entretien des feutres, soit de l'eau en cas de pluie ou lorsque la voiture est au lavage, s'introduise entre le tambour et les garnitures. Ces liquides ne manqueraient pas d'y produire leur effet classique de lubrification, diminuant ainsi dangereusement le frottement qui est la base même du freinage, si l'on n'étudiait spécialement les garnitures pour qu'elles gardent, dans l'eau ou dans l'huile, un coefficient de frottement aussi satisfaisant qu'à sec.

C'est là un problème qui n'entraîne pas de difficultés particulières pour les voitures de tourisme dont les freins peuvent être prévus avec les dimensions suffisantes. Par contre, il devient plus difficile à résoudre avec les poids lourds dont le poids et la vitesse n'ont cessé d'augmenter au cours de ces dernières années; les dimensions des freins, déjà réduites par l'encombrement des châssis et des carrosseries ont encore été limitées par l'apparition de pneus de plus en plus gros.

La Société Anonyme Française du FERODO a mis au point, grâce à des procédés spéciaux de fabrication, des garnitures pour poids lourds qui assurent un freinage parfait, quelles que soient les rentrées d'eau ou d'huile dans le tambour. Leur coefficient de frottement étant, d'autre part, insensible à la chaleur et pratiquement constant, elles procurent donc une sécurité absolue. Elles sont, de plus, très économiques, car leur longue durée évite la plupart des onéreuses immobilisations des véhicules, dues aux réparations et aux réglages continuels.

Mais un même type de garniture ne saurait convenir pour tous les types, toutes les marques de camions, pour tous les régimes d'utilisation.

Si vous êtes embarrassés pour choisir dans la gamme complète FERODO, le type de garniture qui convient à votre camion, n'hésitez pas à consulter le Service Technique de la Société du FERODO... Il est à votre disposition.



COMPAGNIE GÉNÉRALE
D'ENTREPRISES
ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 25 000 000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL : 16, RUE DE LA BAUME, PARIS (8^e)

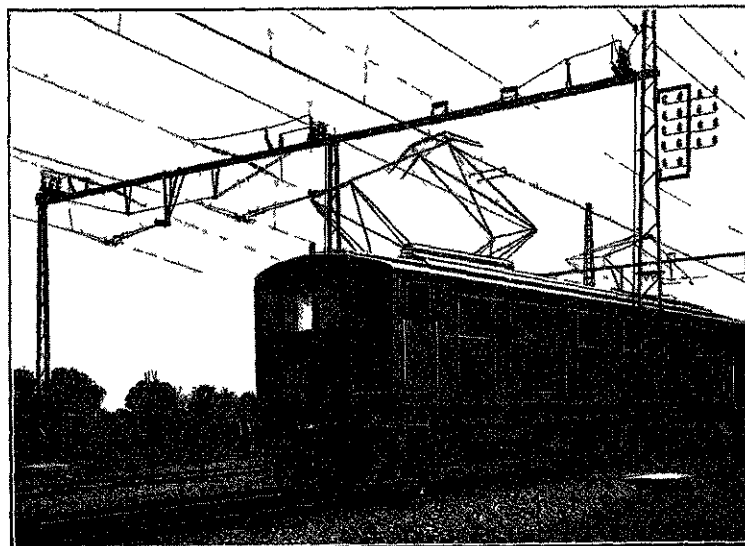
Téléph. Elysées 95 93 et 94

BUREAUX à LYON, NANCY, TOULOUSE, PONTARLIER,

USINE à VILLEURBANNE (Rhône)



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



Caténaire, 3 000 volts Casablanca-Rabat

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

PROCÉDÉS de CIMENTATION FRANÇOIS

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.000.000 DE FRANCS

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

Bureaux : ALGER, 21, rue Michelet

R. C. Seine 245.045 B

ASSÈCHEMENT DE TOUS TERRAINS AQUIFÈRES

Etanchement
de barrages
et de leurs assises

Creusement
de tunnels, puits
et galeries

Méthode spéciale
d'injection
des
alluvions graveleuses
à toute profondeur

Procédés spéciaux
brevetés
DE SILICATISATION
ET INJECTIONS
DE CIMENT
A HAUTE PRESSION

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

Sondages à battage
et à rotation
pour

Etudes de terrains
Etudes géologiques

QUELQUES TRAVAUX EXÉCUTÉS :

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

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

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

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

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

Creusement de tunnels : Tunnel de Mersey (Angleterre).

BETONAC

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

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

**“ ENTREPRISES
INDUSTRIELLES
et
TRAVAUX PUBLICS ”**

Capital : 10 millions de francs

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

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

**39, rue Washington
PARIS**

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
des
ROUTES
ÉCONOMIQUES**

Capital : 2 millions de francs

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

**39, rue Washington
PARIS**

Vous vous tiendrez au courant

des progrès réalisés dans le domaine de la construction, en lisant régulièrement la revue mensuelle des procédés de construction modernes intitulée "La Technique des Travaux".

D'UN caractère essentiellement pratique, abondamment illustrée, elle constitue une publication documentaire que vous devez posséder.

Demandez un N° spécimen gratuit.

La Technique des Travaux

54, rue de Clichy
PARIS

COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATÉRIEL DE TRANSPORT

Société Anonyme au Capital de 20 000.000 de francs — R. C. Seine 129.259

MATÉRIEL ROULANT
DE CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS



MATÉRIEL DE VOIRIE
ROUTIÈRE ET URBAINE

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

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

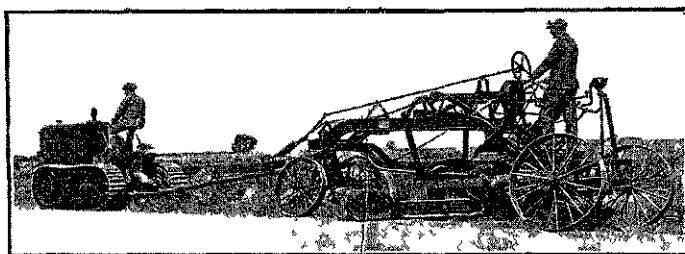
ATELIERS DE LA RHONELLE

MACHINES POUR CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES ROUTES

Tombereaux à déchargement automatique monté sur chenilles rigides.

NIVELEUSES

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



DÉCAPEUSES ou Pelles à Roues

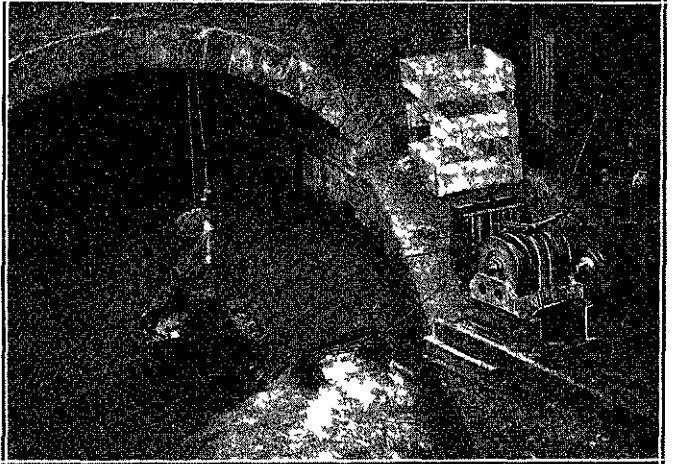
Marly-les-Valenciennes
(Nord)

Téléphone
1417-1418 Valenciennes
Télégrammes
Rhonelle-Valenciennes

LE SCRAPER PIC

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

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



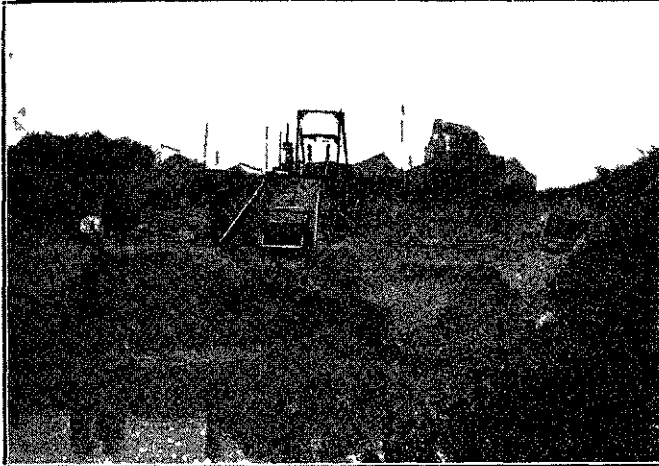
Curage d'un canal en tunnel par SCRAPER PIC ABO alimentant une benne

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

PIC (S. A.)

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

Manutention et traitement mécanique de tous produits.



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



ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
PLACHACIM-PARIS
Registre du Com : Seine 46.319

TÉLÉPHONE :

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

==== Établissements =====
Poliet & Chausson

Capital 100 millions

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

Ciments
Chaux
Plâtres

Production Annuelle : 2.000.000 de TONNES

39 USINES -- 35 DÉPOTS

GOUDRON PRÉPARÉ pour ROUTES
HUILE LOURDE pour IMPRÉGNATION
pour CHAUFFAGE, pour MOTEURS, etc...
ET TOUS AUTRES PRODUITS DE LA DISTILLATION DE LA HOUILLE

SOCIÉTÉ D'ÉCLAIRAGE
CHAUFFAGE ET FORCE MOTRICE

Société Anonyme au Capital de 125 millions de francs

USINES A GENNEVILLIERS (Seine)

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