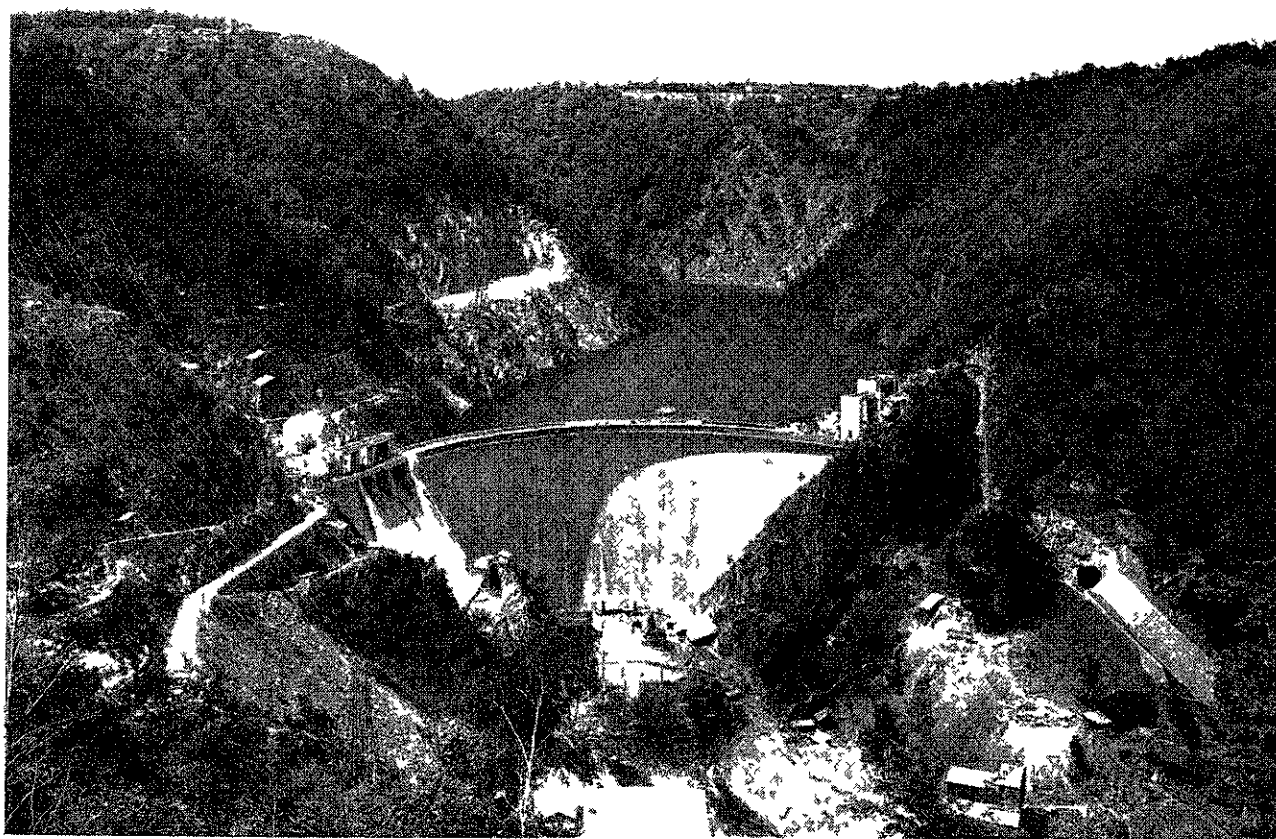


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES & DES MINES

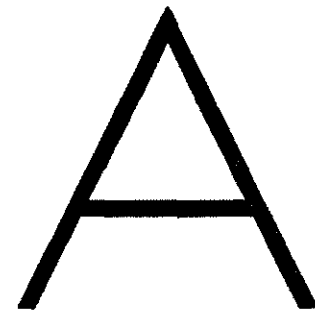
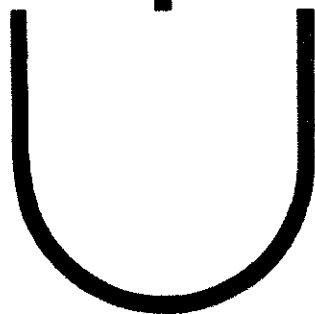
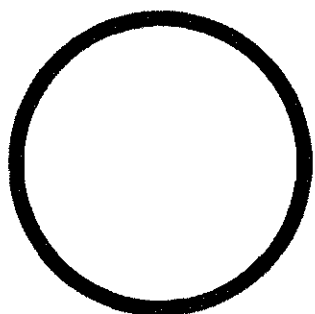
BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
26, Rue des Saussaies, PARIS



LE BARRAGE DE MARÈGES



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

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

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

Palplanches,
Appareils de levage,
Ponts,
Aciers spéciaux.

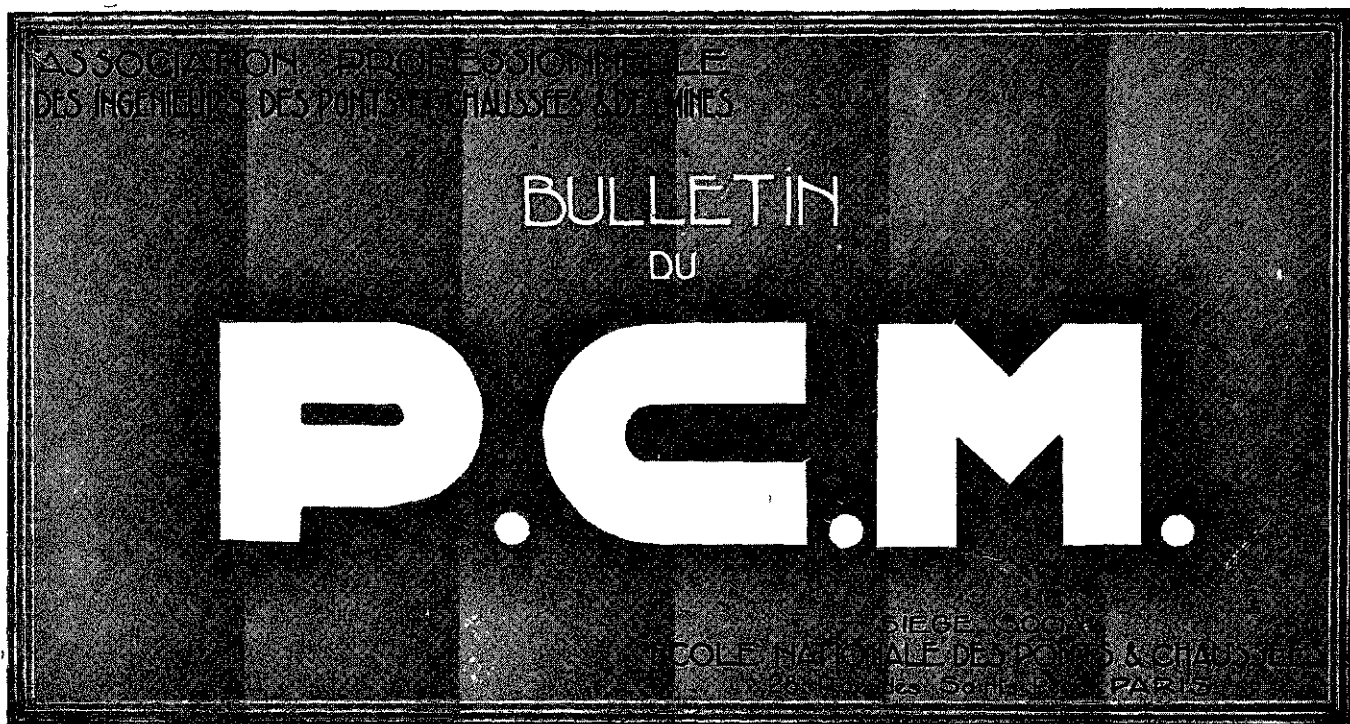
Adressez-vous à L'OTUA si vous désirez avoir des renseignements concernant les travaux de ce genre, effectués en France et à l'étranger.

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, Rue du Général-Foy, 25

PARIS (8^e)

Téléphone : LABORDE 72-13



Service Publicité : J. ARNAUD, 19, Avenue Félix-Faure, Paris 15^e. - Tél. : Lecourbe 97-42.

SOMMAIRE

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ :	Tarif des prix à percevoir pour les essais et analyses par les laboratoires de l'École nationale des Ponts et Chaussées (Travaux Publics) (Arrêté du 29 juillet 1937)	242
Séance du 26 octobre 1937.....	229	
ACTIVITÉ DES GROUPES :	Application en Indochine du décret du 11 juillet 1936 concernant certaines indemnités du personnel colonial (Colonies) (Décret du 5 août 1937).	242
Groupe des Mines.....	232	
Groupe de Paris.....	233	
Groupe de Toulouse.....	233	
NOTES ET COMMUNICATIONS DIVERSES :	Organisation générale des services des Travaux Publics et des Mines des Colonies et Statut du personnel (Colonies) (Décret du 21 juillet 1937).	242
Note sur les visites de travaux qui ont suivi l'Assemblée annuelle de 1937 de la Commission permanente des Congrès de Navigation, et notamment sur la construction d'une grande artère navigable du Rhin au Danube.....	234	
Comité National de l'Organisation française. Journée d'étude des Administrations publiques.....	239	
TEXTES RÉGLEMENTAIRES POUVANT INTÉRESSER LES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES :	Solde et accessoires de solde du personnel colonial (Colonies) (Décret du 23 juillet 1937).....	243
Nomenclature.	241	
Autorisation à certains fonctionnaires d'utiliser leur voiture personnelle pour l'exécution du service (Air) (Décret du 5 juillet 1937).....	241	
	Réorganisation du régime des Chemins de fer (Travaux Publics) (Décret-loi du 31 août 1937).....	248
	Coordination des Transports et création d'un Conseil supérieur des Transports (Travaux Publics) (Décret-loi du 31 août 1937).....	249
	LÉGION D'HONNEUR	255
	NOMINATIONS. — RADIATIONS. — MISES A LA RETRAITE. — DIVERS.....	256
	MUTATIONS.	257

MODIFICATIONS DANS LA RÉPARTION DES SERVICES :

Contrôle des distributions d'énergie électrique du Bas-Rhin.	260
Arrondissement maritime des Landes.....	260

MODIFICATIONS DANS L'ORGANISATION, LES FONCTIONS ET LA COMPOSITION DES COMMISSIONS, COMITÉS, ADMINISTRATIONS ET OFFICES :

Comité mixte permanent chargé d'étudier les questions relatives à la navigation aérienne par rapport aux distributions d'énergie électrique.....	261
Sous-Commission des Projecteurs d'automobiles de la Commission de réception des types de projecteurs d'automobiles et de bateaux à propulsion mécanique	261
Conseil d'administration de l'Office National de la Navigation.	261
Commission de Normalisation.....	262
Conseil d'administration de la Société Electrique de la Moyenne Dordogne	262
Conseil d'administration de la Société de régularisation des forces motrices de la vallée de la Manche.	262
Conseil d'administration du Port autonome du Havre.	262
Conseil d'administration des Mines domaniales de potasse d'Alsace	262
Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des Chemins de fer.....	262

Conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer français	263
Conseil supérieur des Transports.....	263
Comité de Direction de la Société nationale des Chemins de fer français.....	265
Comité des Chemins de fer et Comité de coordination des Transports ferroviaires et routiers.....	265

NOTICE NÉCROLOGIQUE :

Pierre-Henry Watier, Inspecteur général des Ponts et Chaussées	266
--	-----

COMMUNICATIONS PERSONNELLES :

Changements d'adresse	268
Adhésion nouvelle à l'Association.....	269
Souscripteurs perpétuels	269
Démission de l'Association.....	269
Mariages.	269
Naissance.	269
Décès.	269
Deuil.	269

QUESTIONS ÉCRITES PARUES AU « JOURNAL OFFICIEL » :

N° 3745. — Application du décret du 14 mai 1908 aux Ingénieurs du Service vicinal.....	270
N° 3594. — Application du décret sur les cumuls du 30 octobre 1936	270



PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ

Séance du 26 octobre 1937

Présents : M.M. *Dauvergne, Beau (Ch.), Boué, Charagnat, Curet, Favière, Genthial, Gex, Guillot, Koch, Lapébie (Jean), Luzimier, Muffang, Parent, Piétri, Pizon, Pousset* (représentant M. Renaud Bernard), *Thibault, Valentin et Wahl*.

M. *Olivier*, Elève ingénieur, assiste à la séance.

Excusé : M. *Cases*.

ORDRE DU JOUR :

- 1° Cumuls;
- 2° Audience du 16 octobre de M. le ministre des Travaux publics (Traitements, Contrôle des Chemins de fer et des Transports, Succession de M. l'Inspecteur général Watier);
- 3° Service hydraulique;
- 4° Relations avec les Collectivités électrifiées;
- 5° Contrôle du Gaz;
- 6° Situation financière de l'Association;
- 7° Questions diverses.

1° *Cumuls*.

M. le Président met le Comité au courant de la situation.

La rémunération des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a été examinée par la Commission Supérieure des Cumuls avant les vacances, mais celle-ci n'a pris que des décisions provisoires, se réservant de procéder à un second examen des situations des diverses catégories de fonctionnaires. Cet examen définitif n'est pas encore entrepris.

Sans attendre les résultats de cette étude définitive, le ministre des Finances, dans une lettre du 20 septembre dernier, a fait connaître à son collègue des Travaux Publics que la Commission avait proposé l'application des décisions provisoires, sauf régularisation ultérieure.

Ces décisions provisoires diffèrent sur certains points, des indications publiées dans les précédents bulletins du P.C.M.

La formule adoptée par l'Administration et présentée par elle à la Commission se composait d'une somme de trois termes majorés de 30 %;

- a) Le traitement de la classe et du grade;
- b) L'indemnité de fonctions inscrite pour son maximum (15.000 fr.) prévu par les textes en vigueur;
- c) L'indemnité fictive.

La nouvelle formule adoptée par la Commission des Cumuls comporte également trois termes, dont la somme serait majorée de 30 %, mais dont les deux derniers diffèrent de ceux qui avaient été primitivement prévus. Ces trois termes sont les suivants :

- 1° Le traitement de la classe et du grade;
- 2° L'indemnité de fonctions comptée pour son montant effectivement perçu (et non pas l'indemnité maximum);
- 3° L'indemnité fictive augmentée de la différence entre le maximum de l'indemnité de grands travaux prévue pour le grade (tels que ces maxima résultent des décisions du Comité supérieur des économies institué par l'article 7 de

la loi du 28 février 1933) et le montant de l'indemnité effectivement perçue.

Par exemple, pour un Ingénieur en chef au traitement T percevant une indemnité de fonctions F et qui serait classé dans la première catégorie (60.000 fr.) pour l'indemnité fictive, le plafond de la rémunération serait calculé avec la formule suivante :

$$[T + F + 60.000 + (12.000 - F)] \times 1,3$$

Les indemnités fictives provisoires sont fixées comme suit :

a) *Inspecteurs généraux :*

1 ^{re} classe : indemnité fictive de.....	Fr.	35.000
2 ^e — — — — —		40.000

b) *Ingénieurs en chef :*

1 ^{re} catégorie : 5 % de l'effectif total.....	60.000
2 ^e — — 10 % — — — — —	45.000
3 ^e — — 15 % — — — — —	30.000
4 ^e — — 70 % — — — — —	15.000

c) *Ingénieurs ordinaires :*

1 ^{re} catégorie : 1 % de l'effectif total.....	40.000
2 ^e — — 4 % — — — — —	32.000
2 ^e — — 10 % — — — — —	25.000
3 ^e — — 10 % — — — — —	15.000
4 ^e — — 45 % — — — — —	5.000
5 ^e — — 30 % — — — — —	2.500

Les limites supérieures des rémunérations seraient ainsi les suivantes :

Pour les Inspecteurs généraux :

1 ^{re} classe	191.100
2 ^e —	171.600

Pour les Ingénieurs en chef hors classe :

1 ^{re} catégorie	171.600
2 ^e —	152.100
3 ^e —	132.600
4 ^e —	113.100

Pour les Ingénieurs en chef de 1^{re} classe :

1 ^{re} catégorie	165.100
2 ^e —	145.600
3 ^e —	126.100
4 ^e —	106.600

Pour les Ingénieurs en chef de 2^e classe :

1 ^{re} catégorie	158.600
2 ^e —	139.100
3 ^e —	119.600
4 ^e —	100.100

Pour les Ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe :

1 ^{re} catégorie :	
a)	122.200
b)	111.800

2 ^e catégorie	102.700
3 ^e —	89.700
4 ^e —	76.700
5 ^e —	73.450

Pour les Ingénieurs ordinaires de 2^e classe :

1 ^{re} catégorie :	
a)	113.100
b)	102.700
2 ^e catégorie	93.600
3 ^e —	80.600
4 ^e —	67.600
5 ^e —	63.350

Pour les Ingénieurs ordinaires de 3^e classe :

1 ^{re} catégorie :	
a)	104.000
b)	93.600
2 ^e catégorie	84.500
3 ^e —	71.500
4 ^e —	58.500
5 ^e —	55.250

M. le Président tient à préciser que les chiffres ci-dessus ne représentent pas pour chaque catégorie la rémunération réelle des Ingénieurs de la dite catégorie, mais constituent simplement les plafonds au-dessus desquels les rémunérations sont soumises à écrêtement.

M. Pousset demande que le Bureau s'assure que les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines ne soient pas déclassés par rapport aux autres catégories de fonctionnaires.

M. le Président lui donne cette assurance et, poursuivant l'examen de la lettre du ministre des Finances, ajoute qu'une révision annuelle de la répartition des postes entre les diverses catégories sera faite chaque année au cours du premier trimestre par un arrêté du ministre des Travaux publics.

La Commission a décidé, d'autre part, que les dispositions relatives aux indemnités fictives seraient applicables aux fonctionnaires mis à la disposition d'un autre département ministériel, de l'Algérie ou des départements, communes, établissements publics, offices ou ports autonomes, et placés dans la situation de service détaché, sous les réserves suivantes :

a) Ces fonctionnaires ne seront pas décomptés pour l'application des pourcentages prévus ci-dessus, et ils seront classés par une décision du ministre des Travaux Publics et du ministre des Finances, compte tenu de l'importance du poste et du montant des indemnités habituellement perçues, dans une des catégories prévues par ledit article;

b) Ceux de ces fonctionnaires qui sont détachés auprès de l'Algérie, des départements, communes, établissements publics, Offices et ports autonomes, dans un cadre de fonctionnaires doté d'un statut spécial avant la mise en vigueur du décret à intervenir relèveront de ce statut spécial.

Les dispositions précédentes sont les dispositions principales du projet de décret, destiné à régulariser l'attribution des indemnités fictives et qui seront soumises à la Commission des Cumuls dès qu'elle aura repris ses travaux.

M. Koch demande si les représentants des Associations ou Syndicats ont été entendus ou bien s'ils faisaient partie de la Commission.

M. le Président précise que les dits représentants ont été seulement entendus; la Commission comprend bien un certain nombre de représentants du personnel, mais ceux-ci appartiennent à la Fédération Générale des Fonctionnaires.

Il ajoute que *M. Bouvet*, sous-directeur du personnel, a demandé la collaboration du personnel pour la classification des postes dans les diverses catégories. *MM. Parent et Schwartz* ont accepté de prendre part à ces travaux pour les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées. *M. le Président* demande au Comité la désignation de deux Ingénieurs ordinaires. Le Comité désigne *MM. Muffang et Lehuerou-Kerisel*.

M. le Président s'occupera de la désignation des représentants des Ingénieurs en chef et Ingénieurs des Mines.

M. Muffang fait préciser que pour le calcul du plafond on doit tenir compte des sommes budgétaires, alors que, pour le calcul de la rémunération perçue qui doit rester inférieure ou égale au plafond, il n'entre en compte que les sommes nettes.

M. Beau fait ressortir l'avantage qui résulterait de l'adoption de taux forfaitaires pour les déductions pour frais de service.

M. Curet demande dans quel délai paraîtront les règles fixant la situation provisoire.

M. le Président estime que l'envoi des instructions devrait se faire dans un délai de deux à trois semaines.

M. Wahl demande que dans le calcul de la rémunération annuelle, les sommes touchées en retard n'entrent pas en ligne de compte.

M. le Président est de cet avis et *M. Parent* ajoute que la possibilité d'obtenir des acomptes doit permettre d'éviter les inconvénients signalés par *M. Wahl*.

2^o Audience du 16 octobre de *M. le ministre des Travaux publics*.

Adaptation des traitements à la situation économique actuelle. — Contrôle des Chemins de fer. — Succession de M. Watier :

M. le Président rend compte au Comité de l'entrevue qu'il a eue le 16 octobre avec le ministre au sujet de cette question et donne lecture de la note qu'il lui a remise au nom de l'Association.

Les principaux desiderata formulés sont les suivants :

1^o La suppression immédiate des prélèvements encore exercés sur de nombreux traitements en vertu de l'article 68 de la loi portant fixation du budget général de 1937;

2^o Une indemnité de cherté de vie progressive avec les traitements;

3^o L'adaptation des allocations pour charges de famille;

4^o Le rétablissement à 15.000 francs de l'indemnité de fonctions, mesure qui pourrait être réalisée par prélèvement sur le produit des écrêtements résultant de l'application du décret sur les cumuls.

M. Favière fait observer que l'on pourrait également demander le relèvement du taux de 4 % pour les honoraires.

M. le Président doit revoir le ministre et l'entretiendra également de cette question. Il ajoute que les revendications ci-dessus doivent être appuyées par la Fédération des Associations des Cadres techniques supérieurs, mais que l'influence de cette Fédération est limitée, du fait qu'elle ne

comprend qu'un petit nombre de fonctionnaires supérieurs. Pour remédier à cette situation, il est intervenu auprès du Président en exercice (M. Rouvière, Ingénieur des P.T.T.), en vue de la création d'une vaste Fédération qui réunirait tous les cadres supérieurs de l'Etat. L'examen de cet important projet est en cours. Son objet essentiel serait de conserver la situation des fonctionnaires intéressés dans l'échelle des valeurs sociales.

M. Thibault estime que les revendications devraient être divisées en deux catégories :

1° Les revendications à réalisation immédiate comme la suppression des prélèvements et le retour de l'indemnité de fonctions aux chiffres antérieurs à 1933 ;

2° Les revendications à plus lointaine échéance comme la revalorisation des traitements ou le relèvement du plafond des honoraires.

M. le Président fera une nouvelle démarche pour la suppression immédiate des prélèvements et le relèvement de 12.000 à 15.000 du maximum de l'indemnité de fonctions.

Outre les revendications ci-dessus, M. le Président a présenté un certain nombre de vœux au ministre qui concernent :

1° Le remplacement, par un haut fonctionnaire des Ponts et Chaussées, de M. l'Inspecteur général Watier à la Direction de la Section des Communications et du Transit de la Société des Nations. Il est indispensable, pour des raisons de prestige national, qu'un poste de cette importance soit confié à un grand technicien.

2° La réorganisation du Contrôle des Chemins de fer. La constitution de la nouvelle Société Nationale des Chemins de fer appelle la réorganisation du Contrôle. D'après les renseignements recueillis, il serait question de réduire à trois le nombre des Directions :

Direction du Contrôle de la sécurité et des programmes de travaux ;

Direction du Contrôle du Travail ;

Direction de la coordination, des tarifs et des questions économiques.

En particulier, cette dernière Direction sera d'une importance primordiale.

M. le Président a demandé au ministre que le P.C.M. soit appelé à donner son avis sur la nouvelle réorganisation. Un rapport sera fourni à cet effet.

M. Muffang signale que les Ingénieurs ordinaires se sont vu supprimer leur carte de circulation pour aller de leur résidence au chef-lieu alors qu'elle a été conservée aux Inspecteurs des Douanes et à ceux des Contributions. Il ne voit pas pourquoi certaines catégories de fonctionnaires n'appartenant pas au ministère des Travaux publics sont plus favorisés que les fonctionnaires de ce ministère.

M. le Président demande à M. Muffang de lui faire parvenir une note sur les facilités de circulation des fonctionnaires ainsi signalés.

3° Service hydraulique.

Cette question a fait l'objet de trois interventions de M. le Président auprès de M. le ministre des Travaux publics qui a manifesté sa préférence pour un règlement à l'amiable des questions concernant l'hydraulique. D'après les renseignements recueillis dans certains départements, il semble que dans la majorité des cas, les travaux des conférences Service Hydraulique-Génie rural se poursuivent normalement.

M. Pousset signale toutefois que dans l'ouest il n'en est pas de même ; notamment dans la Vendée et le Maine-et-Loire, des difficultés se seraient produites.

M. Guillois est persuadé que tôt ou tard le Génie Rural continuera ses efforts en vue de s'emparer de toutes les affaires d'hydraulique.

M. Piétri estime que la position défendue par le P.C.M. est conforme à l'intérêt général ; il y a lieu de la maintenir ; dans l'avenir la situation actuelle peut changer d'aspect ; il ajoute que la campagne du Génie Rural laissant entendre aux Municipalités qu'il est seul chargé des affaires d'adduction d'eau, continue ; il demande s'il n'y aurait pas lieu d'intervenir pour réfuter ces dires.

M. Favière pense qu'il est préférable d'intervenir directement auprès des Municipalités.

M. le Président donne ensuite lecture de la circulaire du 20 septembre 1937 du ministre de l'Agriculture au sujet du contrôle des entreprises d'irrigation, lorsque les eaux sont dérivées d'une rivière faisant partie du domaine public ; il demande l'avis du Comité sur les dispositions envisagées.

La majorité des membres du Comité est d'avis que la question doit être résolue par cas d'espèce, suivant l'influence de la dérivation sur les cours d'eau domaniaux. De toute façon, le contrôle du Service chargé des voies navigables doit notamment s'exercer sur la prise et sur les organes de trop plein et de restitution. M. le Président suivra la question avec M. le Directeur des Voies navigables.

4° Relations avec les collectivités électrifiées.

Une réunion doit avoir lieu aujourd'hui au ministère pour examiner la question des rapports du P.C.M. et du Syndicat des Ingénieurs T.P.E. avec la Fédération des Collectivités électrifiées. Aucune mesure ne sera prise sans l'avis du Comité.

5° Contrôle du gaz.

M. Pousset demande l'état d'avancement de l'organisation de contrôle du gaz.

M. le Président s'était préoccupé de cette question avant les vacances ; il était intervenu en juillet auprès du Directeur des Mines, qui lui avait fait connaître que le rattachement du Contrôle du Gaz au Ministère des Travaux publics devait être prochainement réalisé par décret. Ce décret n'est pas encore intervenu. Une nouvelle démarche sera effectuée auprès du Directeur des Mines.

6° Situation financière.

M. le Président expose que, du fait de la hausse importante du prix du papier et des tarifs d'imprimerie, le budget de l'Association se soldera cette année en déficit. Ce déficit, peu important pour l'exercice 1936-1937, augmentera sensiblement l'an prochain. Dès maintenant, des mesures doivent être prises pour l'équilibre financier du prochain exercice. Le Comité demande à son Président de suivre la question avec M. Houbin et M. Arnaud, éditeur du *Bulletin*, et de présenter des propositions concrètes pour le prochain Comité.

7° Questions diverses.

En fin de séance, M. le Président fait part du décès de M. André Le Creurer, Ancien Agent Général de l'Association ; il a fait parvenir à sa veuve et à ses enfants les condoléances du Comité.

La séance est levée à 17 heures, et la prochaine séance est fixée au mardi 23 novembre, à 14 h. 30.

Le Président :
H. DAUVERGNE.

ACTIVITÉ DES GROUPES

Groupe des Mines Réunion du 16 octobre 1937

Le Bureau du Groupe des Ingénieurs des Mines s'est réuni le samedi 16 octobre 1937, à 10 h. 30, sous la présidence de M. l'Inspecteur Général Leprince-Ringuet.

Assistaient à la réunion : MM. Dauvergne, Schneider et Thibault.

Excusé : M. Coste.

Le Bureau procède tout d'abord à l'audition du Bureau de l'Amicale des Ingénieurs T.P.E. (Mines).

M. Vignón, Secrétaire Général, fait connaître qu'il a été mandaté par l'Assemblée Générale de son Groupement en vue d'établir une collaboration permanente entre celui-ci et le Groupe des Ingénieurs des Mines.

M. Leprince-Ringuet se déclare favorable à cette collaboration.

M. Vignon expose que deux points essentiels ont retenu l'attention des Ingénieurs T.P.E. :

- 1° Réorganisation de la Subdivision du Service des Mines ;
- 2° Défense et consolidation des fonctions et des rémunérations accessoires.

En ce qui concerne le premier point, l'extension des fonctions économiques et sociales du Service des Mines, notamment en ce qui concerne la surveillance des prix et le règlement des conflits sociaux, les expertises techniques des véhicules automobiles de transport en commun de personnes et de transports publics de marchandises rendent nécessaire l'adaptation de la subdivision à l'organisation administrative du pays, c'est-à-dire l'institution d'une subdivision par département. Le rendement du subdivisionnaire serait, en outre, accru par la mise à la disposition de ce fonctionnaire des progrès modernes : téléphone, machine à écrire, automobile.

En ce qui concerne le second point, la question essentielle est celle des honoraires d'expertise des véhicules automobiles de transport en commun de personnes et de transport public de marchandises. Deux solutions peuvent être prévues : ces expertises seront considérées ou comme une activité publique ou comme une activité privée. La première solution présenterait l'avantage d'une consolidation réglementaire des fonctions accessoires essentielles et de leur rémunération, mais la seconde risque d'amener l'élimination des Ingénieurs du Service des Mines au profit d'organismes privés.

M. Leprince-Ringuet et M. Dauvergne exposent qu'en l'état actuel de la réglementation des cumuls et du Code de la Route, les visites de véhicules automobiles de transport en commun sont considérées comme des expertises. Seuls sont soumis à la règle du cumul les honoraires des visites faites pour les véhicules des collectivités publiques et des entreprises concédées ou subventionnées. En raison de la position du Ministère des Finances, la question doit être examinée avec une extrême prudence.

M. Dauvergne ajoute que la meilleure solution de consolidation serait la réglementation par décret des indemnités afférentes aux opérations d'expertise des véhicules automobiles de transport en commun ; mais une telle solution, si elle intervient, doit respecter les situations ; en particulier, les Ingénieurs doivent continuer à bénéficier des indemnités actuelles, l'Etat n'en prélevant, pour sa part, qu'une fraction modeste analogue à celle qui est prévue pour les frais de contrôle d'intérêt local, sur lesquels l'Etat ne prélève qu'un pourcentage de 5 %.

M. Vignon ayant fait connaître que les propositions de son groupement avaient été résumées dans une note, M. Leprince-Ringuet lui demande de la lui faire parvenir, afin de l'examiner et d'arrêter ensuite une politique de collaboration entre les groupements corporatifs.

La délégation des Ingénieurs T.P.E. se retire à 11 h. 30.

M. Dauvergne met ensuite le bureau du groupement au courant de l'état actuel de la réglementation des cumuls. Dans une lettre du 20 septembre 1937, M. le Ministre des Finances a fait connaître à M. le Ministre des Travaux publics que les décisions provisoires, adoptées en premier examen par la Commission Supérieure des Cumuls, pouvaient être appliquées dès maintenant, sauf régularisation ultérieure.

La Direction du Personnel du Ministère des Travaux publics procède actuellement au classement des postes d'Ingénieurs en Chef et d'Ingénieurs ordinaires dans les catégories arrêtées par la Commission des Cumuls. Le P.C.M. est appelé à collaborer à ce travail qui sera achevé au début de novembre et qui, en l'état actuel des textes, doit être renouvelé chaque année.

Contrôle des Chemins de fer.

M. Dauvergne résume les conditions dans lesquelles se présente la réforme du Contrôle, consécutive à la création de la Société Nationale des Chemins de fer. Cette réforme est actuellement en cours de préparation. D'après les premiers renseignements recueillis, il serait question de réduire à 3 le nombre de Directions de Contrôle : Contrôle de la sécurité et des programmes de travaux, Contrôle de l'Économie et Contrôle du Travail. La question n'est d'ailleurs qu'à l'étude et le P. C. M. la suit attentivement, tant dans le désir de contribuer à la préparation d'une réforme adaptée aux réalités techniques et économiques que dans le but d'assurer la défense des intérêts professionnels des Ingénieurs et des cadres techniques en général.

Dîner annuel des Ingénieurs des Mines.

M. Thibault accepte de se charger de la préparation du dîner annuel des Ingénieurs des Mines qui pourrait être fixé en décembre.

Groupe de Paris

Avis aux Camarades de province

Quelques camarades de province ont manifesté le désir d'être tenus exactement informés des jours où auront lieu les déjeuners mensuels du Groupe de Paris, dont le succès s'affirme de plus en plus. Ils pourraient ainsi plus commodément ajuster de temps à autre un déplacement à Paris avec l'invitation d'ordre général qui leur est cordialement adressée de participer à ces déjeuners lorsqu'ils sont de passage à Paris.

Nous rappelons à cet égard, qu'indépendamment de la diffusion qui peut être faite par les délégués de groupe, les camarades qui désirent être avisés personnellement pourront, ainsi que cela a été annoncé au déjeuner du 26 octobre, recevoir le service des convocations en envoyant, annuellement,

la somme de 20 fr., par mandat, chèque postal (n° 868-81) ou chèque ordinaire, à M. Houbin (2, rue Redon, Paris-17^e).

Nous leur demanderons, en outre, lorsqu'ils pourront venir, de bien vouloir, dans la mesure du possible, renvoyer la fiche d'adhésion.

Election des délégués du groupe de Paris

En vue du renouvellement prochain des six délégués du Groupe de Paris, venus au terme de leur mandat, (Chavagnac, Beau, Koch, de Fargues, Lapébie, Morane), nous prions les candidats de bien vouloir se faire connaître au camarade de Fargues, secrétaire du groupe, (ministère des Travaux publics, 244, boulevard St-Germain).

Réunion du Groupe de Toulouse

Le groupe de Toulouse s'est réuni le 6 juin 1937 à Toulouse, dans le cabinet du camarade Varlet, Ingénieur en Chef, du service des Forces Hydrauliques du Sud-Ouest.

Une quinzaine d'Ingénieurs assistaient à la réunion.

Le camarade Cazes, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Carcassonne, délégué du groupe, a fait un exposé général sur les questions qui ont occupé le P. C. M. au cours du premier semestre de l'année : service hydraulique, répartition des honoraires, cumuls, réforme de la voirie; après quoi le groupe a été unanime à adresser ses plus sincères remerciements au Président Dauvergne et à ses collaborateurs immédiats du Comité du P. C. M. pour l'action vigoureuse qu'ils ont exercée avec succès durant ces derniers mois, malgré de très nombreuses et de très sérieuses difficultés. Le groupe a tenu également à envoyer

au camarade Roger Renault l'expression de sa gratitude pour les services qu'il a rendus au corps des Ponts et Chaussées, notamment dans l'affaire du Service Hydraulique.

Un échange de vues a eu lieu ensuite sur l'activité déployée dans la région de Toulouse par la Fédération des collectivités rurales électrifiées, ainsi que sur les conditions dans lesquelles sont exercés et attribués les prélèvements et allocations spéciales du décret du 18 décembre 1906.

Enfin, après avoir décidé que le groupe devrait se réunir à Toulouse, au moins deux fois par an, et après avoir adressé à M. le Directeur Crescent, ancien délégué du groupe, leurs respectueuses et affectueuses félicitations, les Ingénieurs présents se sont retrouvés au Restaurant Lafayette où a eu lieu un déjeuner intime et cordial.



NOTES ET COMMUNICATIONS DIVERSES

NOTE

sur les visites de travaux qui ont suivi l'Assemblée annuelle de 1937 de la Commission Internationale Permanente des Congrès de Navigation, et notamment sur la construction d'une grande artère navigable du Rhin au Danube

par M. CHRISTIAN BEAU

*Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,
Commissaire technique des voies navigables et des ports maritimes.*

Pour faire suite à la réunion annuelle à Bruxelles, le 8 juin 1937, de la Commission permanente de l'Association Internationale des Congrès de Navigation, et pour se conformer à un usage assez bien établi maintenant, le Bureau de l'Association avait organisé, d'une part, deux visites techniques à Bruxelles et environs, et, d'autre part, de concert avec les délégués du Reich, une tournée d'étude de la navigation du Rhin et des travaux de liaison du Rhin au Danube. La dernière partie constituait évidemment le clou de ces visites, car elle devait nous mettre en contact avec la réalisation du grand rêve allemand : la voie d'eau continue de la Mer du Nord à la Mer Noire pour bateaux de 1 500 tonnes, conception grandiose et de considérable portée économique et politique.

Visite du Canal de Charleroi à Bruxelles (Section Clabecq à Bruxelles)

Ancien canal construit de 1827 à 1832 pour « baquets » de 70 tonnes, ce canal après une première amélioration de 1854 à 1857 fut modernisé, entre 1879 et 1914, de Charleroi à Clabecq pour les grands bateaux houilliers de : 42 m. \times 5 m. 10 \times 2 m. 10.

En 1919, on décida d'aménager pour les bateaux de 600 t. la dernière section Clabecq-Bruxelles (22 km.) et en même temps de résoudre à Bruxelles le problème des crues de la Senne, enfant terrible pour l'agglomération bruxelloise.

Caractéristiques techniques :

Voici les caractéristiques de cette section : cuvette de 18 m. au plafond et 3 m. de profondeur, écluses de 81 m. 60 \times 10 m. 50, réduction de 10 à 6 de ces écluses entre Clabecq et Bruxelles; participation du canal à l'écoulement des têtes de crues de la Senne (qui coule dans un grand égoût accolé au canal) par l'établissement d'une série de déversoirs de la Senne dans le canal.

Difficultés vaincues :

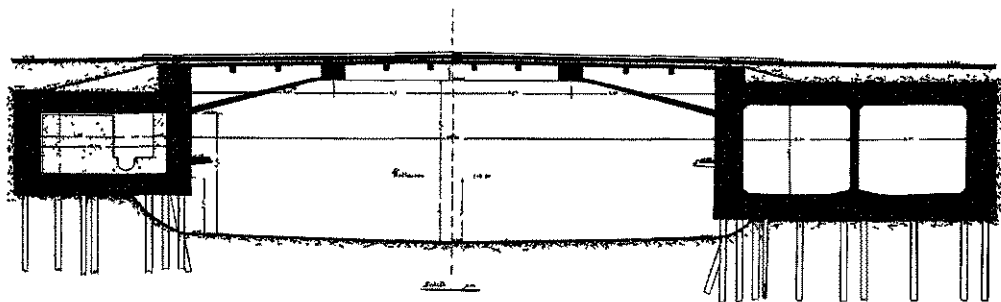
Les travaux étaient terminés lors de la visite. L'œil était surtout frappé, dans l'agglomération bruxelloise, par l'altitude très aplatie des ponts (due au fait des très faibles hauteurs disponibles pour les tabliers, en raison du tirant d'air de 5 m. 10 qu'on s'était imposé). Grande diversité d'ouvrages, généralement d'ailleurs en béton armé, dans ce genre, à silhouette aplatie (voir fig. 1 et 2, à titre d'exemple).

Une autre série de difficultés, dont nous ont entretenus les Ingénieurs, résidait dans la nature et l'hydrologie des terrains traversés (fond de la vallée de la Senne) et l'obligation de maintenir la navigation pendant les travaux.

Ces difficultés ont été résolues par l'application systématique de l'assèchement des terrassements et fouilles par puits filtrants et l'emploi généralisé de batardeaux en palplanches métalliques.

Fig 1 (Canal de Charleroi à Bruxelles. Exemple de pont).

— Pont de la Voie de Flandre —



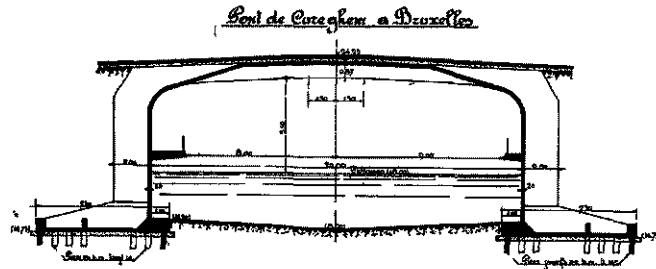


Fig. 2 (Canal de Charleroi à Bruxelles. Exemple de pont).

Travaux de jonction, à travers Bruxelles, de la gare du Nord à la gare du Midi

Caractères généraux

Bien qu'intéressant plus directement le chemin de fer, le problème de la jonction (voir schéma fig 3) de la gare du Nord à la gare du Midi est la plus grande œuvre de Bruxelles, celle dont on parle depuis des décades, quelque

chose qui, à l'échelle de Bruxelles, équivaut au Canal Albert pour la Belgique. Cette œuvre touche d'ailleurs à toutes les techniques de travaux publics, elle soulève de larges problèmes d'urbanisme et intéresse à la fois l'économie de la ville et de sa banlieue par les possibilités ouvertes au point de vue de la création d'un chemin de fer métropolitain urbain et suburbain, et l'économie générale du pays dont Bruxelles est une plaque tournante au point de vue ferroviaire.

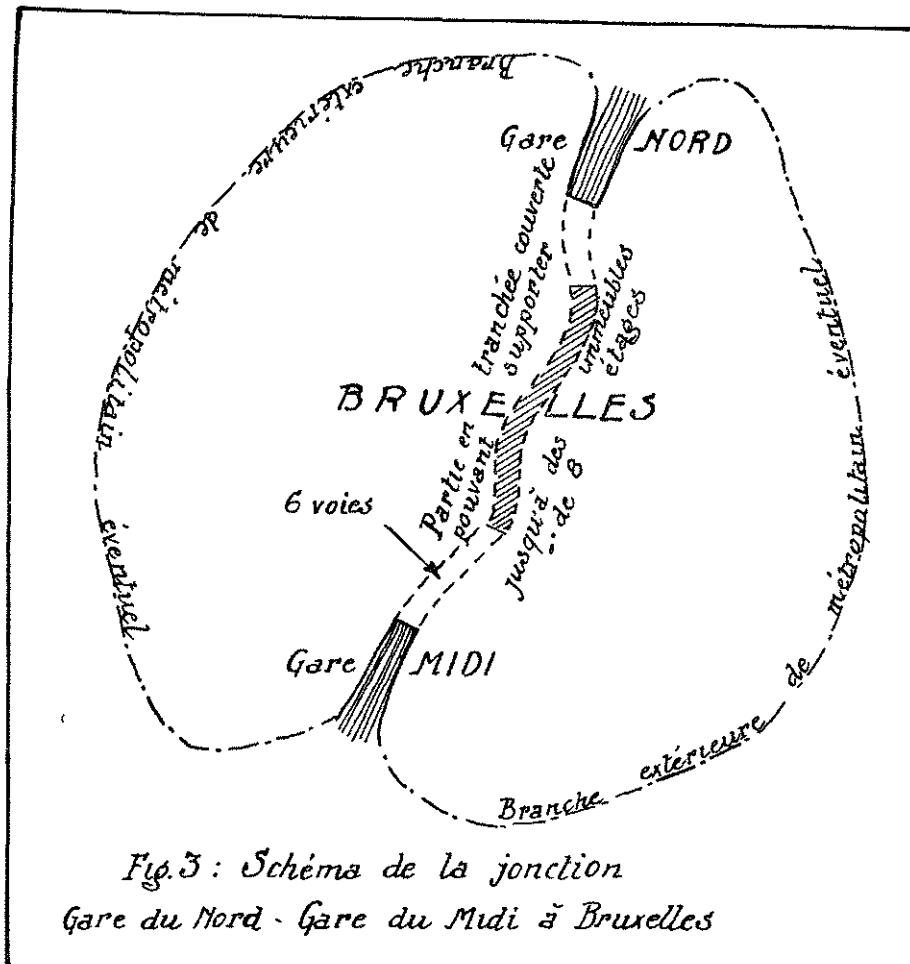


Fig. 3 : Schéma de la jonction Gare du Nord - Gare du Midi à Bruxelles

Elle répond également, comme le canal Albert, à d'autres préoccupations sur lesquelles nous serons plus discrets, et résout, à cet égard, de façon originale et efficace, divers problèmes sur la solution desquels palissent les autorités responsables dans beaucoup d'autres capitales.

Enseignement le plus intéressant de la visite :

Au point de vue technique et dans l'état actuel des travaux, l'enseignement le plus saillant à retenir, celui d'ailleurs dont les Belges vous entretiennent le plus volontiers, est la technique — *très scientifique* — adoptée pour le creusement, au travers de la Ville et *sans ébranler les précieux monuments historiques voisins*, des grandes tranchées destinées à être couvertes (avec étage intermédiaire) et... sérieusement bétonnées.

Rappelons tout d'abord que le sous-sol de Bruxelles, sur de larges étendues, est constitué par une première couche assez résistante, mais mince, d'un conglomérat caillouteux, sous lequel règne une épaisse sous-couche argilo-sableuse, à grain très fin, cohérente à l'état sec, mais littéralement fluente à l'état humide. Cette sous-couche a été de tout temps la bête noire des architectes et ingénieurs de Bruxelles. Aussi, tous les vieux monuments historiques pour lesquels les constructeurs ne disposaient pas des ressources de la technique moderne, ne possèdent-ils que des

précautions préalables et concomitantes pour éviter de modifier l'équilibre des terres voisines.

A cet effet, il fallait d'abord encadrer, de façon sensiblement étanche, la zone de pompage et de travail, et de telle sorte que la pose de l'encadrement ne produise pas d'ébranlement néfaste et que la rigidité de celui-ci soit absolue (1 ou 2 millimètres de tolérance maximum). On encadra donc avec de longues palplanches destinées d'ailleurs à rester en place et à former l'armature de la paroi latérale de la tranchée couverte. *L'ébranlement dû au battage des palplanches, ainsi que tous les mouvements du sol, étaient contrôlés* dans les édifices voisins (à l'église de la Chapelle lors de notre visite) *par une série d'appareils scientifiques de précision (sismographes, pendules, accéléromètres, etc...)* sous la surveillance d'éminents savants. Le battage des palplanches devait être réglé de manière à être moins sensible pour ces édifices que l'effet de la trépidation de la circulation publique dans les rues. Sans mesure exceptionnelle, cette condition fut aisément atteinte. Le battage d'une palplanche faisait notamment moins d'effet à l'Eglise de la Chapelle, que le coup de frein des tramways voisins.

Pendant le pompage, on surveillait également l'état d'humidité des terres extérieures aux palplanches, se tenant prêt à leur apporter de l'eau pour les maintenir dans le même

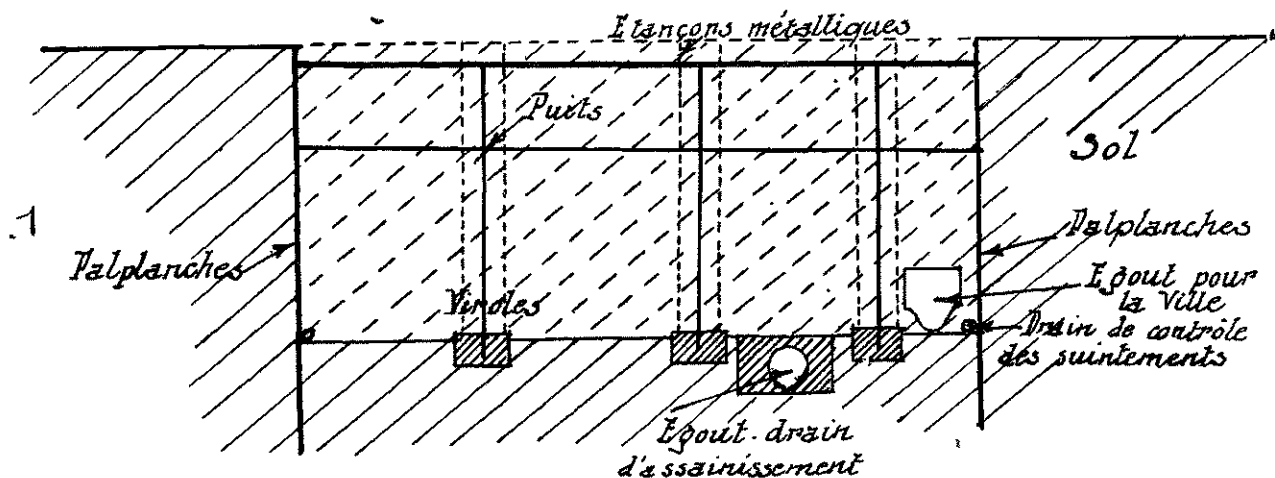


FIG. 4. — Schéma des travaux préparatoires du creusement de la fouille de la grande tranchée couverte. (Jonction Gare du Nord-Gare du Midi, à Bruxelles)

fondations très peu profondes installées au mieux dans la première couche. De ce fait, ils sont évidemment assez fragiles et sensibles à tout ébranlement et mouvement du sous-sol.

On conçoit donc l'émotion de tous les conservateurs et architectes responsables de ces monuments lorsqu'il fut question d'ouvrir d'énormes tranchées à côté, et à quelques mètres parfois, de certains d'entre eux.

Après bien des discussions, l'accord s'établit sur le processus opératoire suivant, dont nous avons constaté sur place la pleine réussite.

Pour assécher la sous-couche fluente, afin de pouvoir travailler commodément, on recourut au procédé classique de pompage par puits filtrant, mais en l'entourant de mille

état physique et éviter un mouvement de terrain par resserrement.

La future tranchée était ensuite, après l'assèchement et avant le creusement à la pelle mécanique, étré sillonnée par forage de puits, pose de viroles et d'étançons métalliques suivant le schéma de la fig. 4, de façon à rendre entièrement rigide son encadrement.

Après ces diverses précautions et opérations, le creusement et le reste du travail n'offraient plus de difficulté importante, ni aucun risque pour les immeubles voisins.

Mode administratif de réalisation :

Il est intéressant de noter à propos de ces travaux que leur exécution a été confiée à un organisme spécial, créé

pour la circonstance et dénommé « Office National pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi » (1).

Cet Office semble avoir une certaine analogie, au point de vue de son fonctionnement et de la composition d'intérêts qui a présidé à sa création, avec notre « Compagnie Nationale du Rhône ».

Navigation sur le Rhin

En se rendant de Bruxelles à Mayence, point de départ de la liaison Rhin-Main-Danube, le groupe qui a pris part à la tournée en Allemagne a eu l'occasion de remonter en

anime ce fleuve international et de l'aisance avec laquelle, malgré la multitude et parfois l'enchevêtrement des énormes bateaux qui s'y croisent et s'entre-croisent suivant une... discipline!... un peu déconcertante pour l'œil, tous ces mouvements s'accomplissent.

Un deuxième point attire l'attention, c'est le nombre des automoteurs.

Progression des automoteurs :

Les techniciens du Rhin se demandent souvent si véritablement l'automoteur est plus ou moins économique que le chaland remorqué, mais il est un fait : c'est que l'engoue-

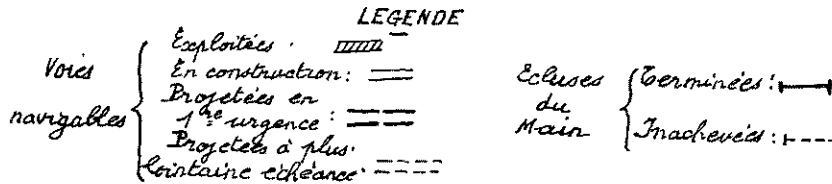
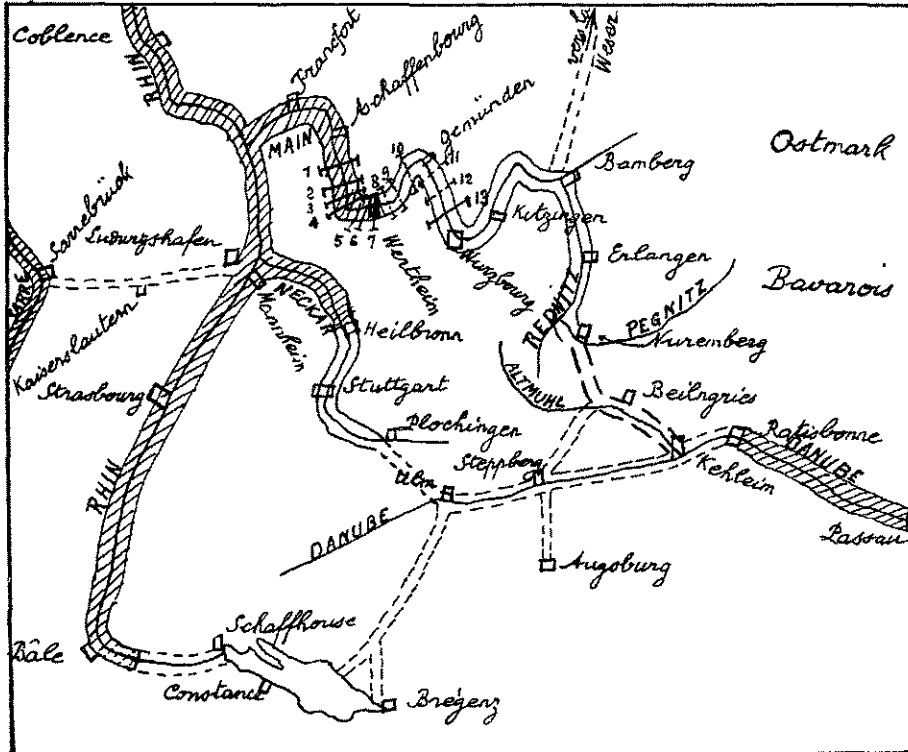


FIG. 5. — Schéma des divers projets de jonction du Rhin au Danube en cours d'exécution ou projetés.

bateau l'une des sections du Rhin les plus intéressantes, tant au point de vue de la beauté des sites qu'à celui des difficultés de navigation, à savoir la partie comprise entre Saint-Goar (à l'amont de Cologne) et Mayence.

Caractéristiques : Trafic intense :

Bien que prévenus par les statistiques de l'intensité de la navigation sur le Rhin, nous n'avons pu nous empêcher d'être frappés du prodigieux mouvement de circulation qui

ment de l'usager ne fait que croître en faveur de l'automoteur, et que celui-ci conquiert chaque jour une place plus grande sur le Rhin.

Evidemment, l'automoteur a contre lui, au point de vue de l'économie, le fait qu'il doit être suréquipé en puissance pour pouvoir franchir sans aide les plus mauvais passages, mais en ce siècle de vitesse, la réduction qui s'ensuit de son

(1) 15, rue des Ursulines, à Bruxelles. Président : M. Vauquier. Directeur : M. de Franchimont. Chef des Etudes scientifiques : M. le Professeur Van der Hashen.

temps de rotation, ainsi que sa régularité plus grande, compensent l'handicap de suréquipement.

Nous avons en effet été témoins des véritables manœuvres auxquelles sont astreints les convois de bateaux en certains défilés. on les voit ralentir jusqu'au moment où le remorqueur se sent impuissant à assurer la progression; il faut attendre, faire remonter la pression de la chaudière, ou bien séparer le convoi et le remonter par fractions, ou

voyageant sous le signe des institutions hitlériennes qui arborent comme devise : « Kraft durch Freude » (la force par la joie).

Enseignements à en retenir pour le Rhône :

Quand on compare les navigations sur le Rhin et sur le Rhône, on ne peut s'empêcher de penser, à considérer cet épanouissement formidable de la navigation rhénane, que,

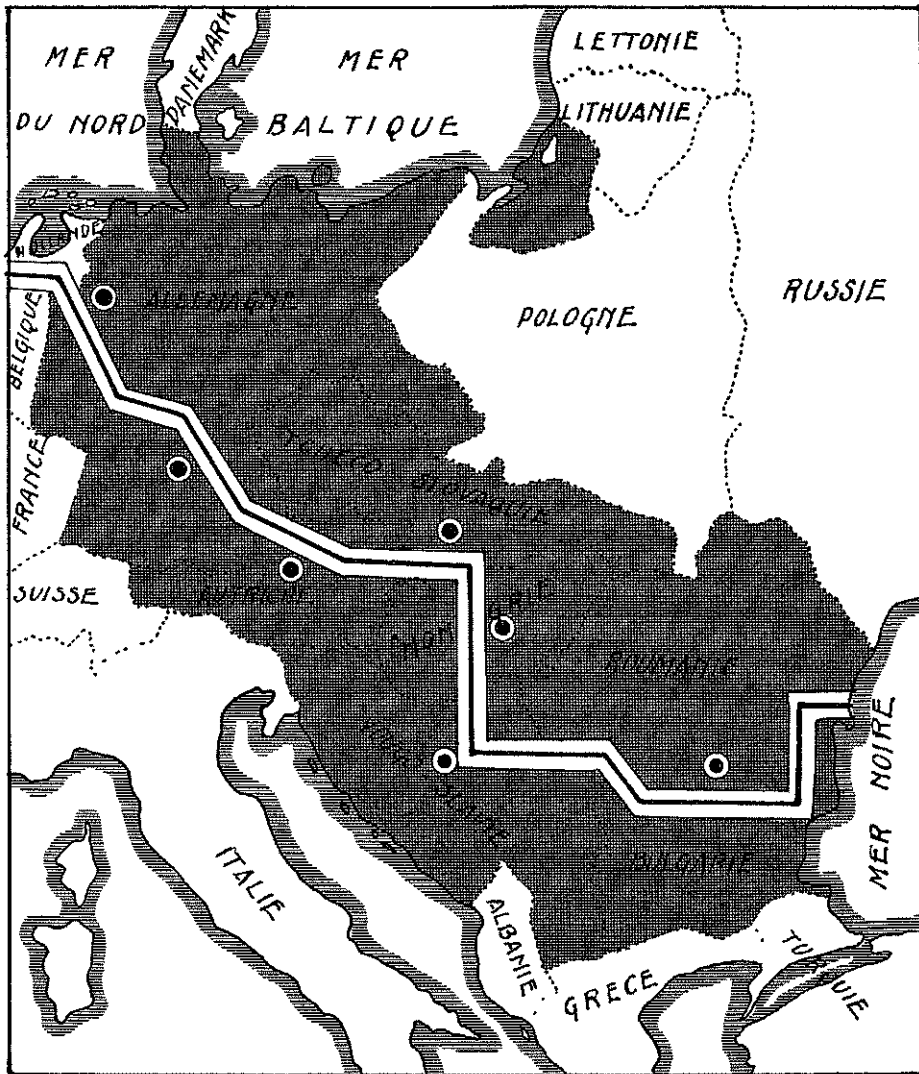


FIG 6. — Aspect politique de la jonction Rhin-Danube.

bien faire intervenir un remorqueur de renfort, d'où arrêts et pertes de temps, cependant qu'à côté, l'automoteur continue sa course et franchit le défilé, sans autre ennui qu'un simple ralentissement de quelques minutes.

Beaucoup de bateaux à passagers :

Un troisième point qui frappe sur le Rhin, est la quantité de grands bateaux circulant, pleins à craquer de passagers, pour la plupart, d'ailleurs, jeunes gens et jeunes filles,

malgré ses difficultés plus grandes, le Rhône est certainement appelé, et surtout avec le développement de l'automoteur (car sur ce fleuve la navigation en convoi est véritablement assez sportive dans certains passages) à un bel essor de trafic et doit devenir, toutes proportions gardées, une grande voie de transit nationale et peut-être un jour ou l'autre internationale.

On peut regretter également, qu'à l'exemple du Rhin, le Rhône ne soit pas encore doté de services de passagers.

L'intérêt d'une descente de Lyon à la mer est comparable, au point de vue touristique, à un voyage sur le Rhin dans sa partie la plus intéressante. Il est dommage que cette richesse nationale, au point de vue touristique, reste inexploitée et que les essais qui avaient été tentés avant la guerre, à cet égard, n'aient pas encore été repris.

Le grand problème de la liaison du Rhin au Danube

Au cours des deux dernières journées en Allemagne, nous avons véritablement touché du doigt les grands problèmes économiques et techniques de la liaison du Rhin au Danube, d'une part, en suivant depuis Mayence par Fiancfort-sur-le-Main, Aschaffenburg, Wertheim jusqu'à Wurzburg, le cours du Main canalisé ou en voie de canalisation, et en nous faisant expliquer la conception des travaux projetés au-delà par Bamberg et Nuremberg, jusqu'à Ratisbonne, sur le Danube; d'autre part, en visitant les ouvrages caractéristiques du Neckar, entre Heilbronn et Mannheim et en prenant ainsi contact avec le deuxième projet de liaison (à réalisation sans doute plus problématique et en tout cas plus lointaine) du Rhin au Haut-Danube (près d'Ulm) par le Neckar.

La figure 5 donne le schéma des liaisons projetées ou très éventuelles (y compris la liaison par le lac de Constance).

Probabilités.

Disons tout d'abord que, seule, la liaison par le Main paraît devoir être achevée au cours de la présente génération, et, pour fixer les idées en ce qui concerne la première étape, ajoutons que les Allemands espèrent qu'à l'occasion du 10^e

anniversaire du national-socialisme, en 1943, les bateaux de 1 500 tonnes du Rhin atteindront le port de Nuremberg.

Pourquoi ces projets?

Quelle est leur importance internationale?

Quelle est leur importance nationale?

Pour leur importance internationale, le schéma de la fig. 6 renseignera de suite

L'artère navigable Rhin-Danube traversera successivement huit pays et réalisera en quelque sorte l'axe économique d'une sorte de « Mitteleuropa », allant de la mer du Nord à la mer Noire... Inutile d'insister.

L'importance nationale d'une liaison est plus directement fonction des intérêts économiques des régions traversées.

Bataille des tracés.

A cet égard, il y a eu bataille entre la Bavière et le Wurtemberg pour le choix des tracés à faire aboutir en premier lieu : Main ou Neckar.

Pratiquement, on a commencé les deux à la fois, parce qu'il y avait des intérêts économiques puissants dans chaque région traversée, et surtout sur leur versant rhénan, où se trouvait au surplus, la partie la plus facile du parcours; mais c'est la Bavière qui a emporté la décision pour la première liaison totale

Celle-ci avait en effet pour elle, outre des raisons économiques plus péremptoires, l'avantage d'un tracé plus facile; la distance à canaliser était en effet moins longue (153 km. par le Main, contre 260 par le Neckar), et le niveau le plus élevé à franchir, entre Bamberg et le Danube, était à 130 m. au-dessous du niveau le plus élevé du tracé par le Neckar (traversée du Jura souabe, entre Plochingen sur le Neckar et Ulm sur le Danube).

(A suivre)

COMMUNICATIONS DIVERSES

Journée d'études des Administrations Publiques

Le Comité National de l'Organisation Française (C.N.O.F. 57, rue de Babylone, Paris-7^e. Invalides 22-80) organise le 26 novembre prochain une journée d'étude des Administrations publiques.

Les ingénieurs que cette question intéresse trouveront, ci-dessous, le programme de cette journée ainsi que les conditions de participation.

L'attention est tout particulièrement attirée sur le fait que la participation à cette journée d'études donne droit à un exemplaire de l'ouvrage « Le facteur organisation dans les Administrations publiques » qui renferme un certain nombre de rapports très documentés sur l'Administration française.

Les adhésions doivent être adressées à l'adresse ci-dessus avant le 2 novembre 1937.

Première séance de travail, 9 h. 30

Coordination et organisation dans les administrations publiques

Un rapport introductif sera présenté par la section des A. P., il aura pour titre :

Un an après : conclusions et résultats de la première journée d'études de novembre 1936.

La discussion qui suivra portera particulièrement sur les points suivants :

- 1° Quelques résultats d'efforts d'organisation rationnelle du travail entrepris dans les administrations françaises et étrangères.
- 2° La « coordination » dans les administrations centrales

La vie et la mort d'un ministère de coordination (l'Économie Nationale).

Le « destin » des secrétariats généraux de ministères. Les commissions interministérielles : critiques de leur méthode de travail. Elles ne constituent d'ailleurs qu'un cas particulier de travail collectif. Multiples aspects de ce problème dans la vie moderne et nécessité d'en faire une analyse approfondie.

3° Comment assurer dans l'avenir d'une façon permanente la recherche des perfectionnements dans les méthodes de travail.

Discussion sur les modalités pratiques d'introduction, dans la vie administrative française, des idées émises à ce sujet au cours de la précédente journée d'études (voir le « Facteur Organisation », pages 67 à 69). Echanges d'expérience, bureaux ou commissions d'organisation. Spécialisation de certains fonctionnaires, etc...

Deuxième séance de travail : 14 h. 30

Le problème des achats dans les Administrations publiques

Thème proposé pour la discussion : Comment perfectionner les méthodes d'achats dans l'intérêt simultané des Pouvoirs publics et des fournisseurs de l'Administration?

La discussion portera spécialement sur les points suivants :

1° L'organisation des services d'approvisionnements. La documentation utile. Le « fichier fournisseurs ». Le contrôle des délais de livraison. Les efforts effectués pour obtenir le respect des délais.

2° Les « relations » avec les fournisseurs. L'intervention des administrations en faveur de la normalisation. Sa portée, ses limites

Comment les administrations, en établissant des programmes de fabrication à longue échéance, peuvent-elles contribuer à une certaine sécurité et stabilité industrielle?

Le facteur « trésorerie » pour les fournisseurs des Services publics.

Les achats centralisés : avantages et inconvénients. Résultats obtenus en France et à l'étranger.

NOTA : La discussion sur les points précédents sera ouverte également aux représentants des administrations et aux personnes appartenant aux milieux industriels et commerciaux. Les aspects purement administratifs du problème pourront ensuite être évoqués entre seuls représentants des administrations au cours de nouvelles réunions d'études spécialisées.

Troisième séance de travail : 17 h. 30

Le problème des hommes

La discussion portera spécialement sur les points suivants :

1° La formation des Cadres des administrations centrales et leur adaptation aux complexités de leurs tâches actuelles.

2° Comment concevoir la « mise au courant » des fonctionnaires au cours de leur carrière?

3° Comment atténuer les oppositions fréquentes « d'esprit » provenant des diverses formations, en particulier pour ce qui concerne les grands corps de contrôle? Peut-on concevoir une formation commune à l'entrée dans ces corps?

4° Le découragement des élites : les dangers d'une réglementation outrancière paralysant les initiatives individuelles. Comment réhabiliter les notions de responsabilité et de rendement dans les Administrations publiques?

5° Le problème des « Grands Fonctionnaires ». Pour ou contre une Ecole de guerre des administrations? L'interchangeabilité des chefs, etc...

On s'attachera dans cette séance à réunir des témoignages de fonctionnaires et anciens fonctionnaires de formations diverses. Plusieurs personnalités ont bien voulu accepter de participer à cette discussion.

Règlement

I. — Conditions de participation.

Les journées administratives 1937 du C.N.O.F. sont ouvertes à toutes les personnes intéressées par les problèmes d'organisation des Administrations publiques.

Les Administrations publiques (ministères, services locaux, services départementaux, offices autonomes, etc...) désirant y participer peuvent désigner deux délégués.

Le versement de la cotisation donne droit à un exemplaire de l'ouvrage : « Le Facteur Organisation dans les Administrations publiques », compte rendu de la journée d'Études du 25 novembre 1936, ouvrage qui servira de base de discussion pour la première réunion d'étude. Ce volume sera adressé aux participants dès réception de leur inscription. Divers documents préparés à leur intention leur seront ultérieurement envoyés. Le compte rendu des réunions leur sera également adressé lors de sa publication.

Cotisation minimum est fixée de la façon suivante :

Non membres du C. N. O. F.

Administrations, Sociétés, Institutions, Groupements : 100 fr. (donnant droit à la participation aux travaux de la section d'Études des A. P. et à toutes ses publications pendant l'exercice 1937-38).

Adhérents individuels (fonctionnaires, techniciens, etc...) 50 francs.

Participation aux séances (ne comprenant pas les documents) : 10 francs.

Membres du C. N. O. F. : par délégué..... 30 fr.

Les personnes qui désirent profiter de cette réduction peuvent donner leur adhésion simultanément au C. N. O. F. et à la Journée d'Études.

Les organismes et les personnes désirant profiter de cette réduction peuvent donner leur adhésion simultanément au C.N.O.F. et à la Journée d'Études.

II. — Règlement des séances de travail.

L'objet essentiel des journées administratives est de provoquer des échanges de vues exclusivement sur les questions portées à l'ordre du jour des séances. Les personnes désirant prendre la parole sont invitées à se faire inscrire au début de la séance.

Le président aura toute autorité pour refuser ou limiter les interventions.

Des conclusions pourraient être tirées des débats par les présidents ou rapporteurs. Elles n'engageront en aucune manière les personnalités qui auront pris part à la discussion.

III. — *Tirage des rapports et interventions.*

Les personnes désireuses de faire connaître leur point de vue sur les questions à l'ordre du jour, peuvent adresser au Secrétariat des mémoires, rapports ou suggestions.

Elles sont priées de les transmettre, autant que possible avant le 15 novembre, en quatre exemplaires au minimum.

Si elles désirent que ces documents soient distribués au cours de la Journée d'Études, elles ont la liberté de les faire tirer sous leur responsabilité et de les déposer au Secrétariat avant le 20 novembre en 150 exemplaires.

Comité d'organisation

MM.

Bequart, vice-président du C. N. O. F.

Bizardel, sous-préfet.

Branger, sous-directeur de la Caisse de Crédit pour les Marchés de l'État.

Cabanie, ingénieur-conseil.

Jean Cahen-Salvador, auditeur au Conseil d'État.

Dauvergne, ingénieur en chef des mines.

Fayol, vice-président du C. N. O. F.

Fontaine, ingénieur en chef aux Travaux publics de Paris.

Fontaine, ancien Contrôleur de la Marine.

Fontreaux, auditeur au Conseil d'État.

Furbury, Attaché à l'Assistance publique de Paris.

Hemmerding, administrateur du C. N. O. F.

Hekking, ingénieur des Manufactures de l'État, secrétaire permanent du C. O. S. T.

Huet, ingénieur des P. T. T.

Laroque, auditeur au Conseil d'État.

Lefas, auditeur au Conseil d'État.

Lobstein, ingénieur-conseil.

Lucius, auditeur au Conseil d'État.

Meyer, Attaché à la Chambre des députés.

Milhaud, président de la section des Administrations publiques du C. N. O. F., ancien chargé de mission par la Résidence générale du Maroc.

Patouillet, directeur au ministère des Finances.

Planus, ingénieur-conseil, ancien chargé de mission par le ministère du Travail.

Satet, ancien membre de la commission des Économies du ministère des Travaux publics.

Vallerie, Attaché au secrétariat général du ministère de la Guerre.

TEXTES RÉGLEMENTAIRES

pouvant intéresser les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Autorisation à certains fonctionnaires d'utiliser leur voiture personnelle pour l'exécution du service (Air) (*Voir texte ci-après*).

Tarif des prix à percevoir pour les essais et analyses par les laboratoires de l'École nationale des Ponts et Chaussées (Travaux publics) (*Voir texte ci-après*).

Application en Indochine du décret du 11 juillet 1936 concernant certaines indemnités du personnel colonial (Colonies) (*Voir texte ci-après*).

Organisation générale des services des Travaux publics et des Mines des Colonies et statut du personnel (Colonies). (*Voir texte ci-après*).

Solde et accessoires de solde du personnel colonial (Colonies) (*Voir texte ci-après*).

Réorganisation du régime des chemins de fer (Travaux Publics) (*Voir note ci-après*).

Coordination des transports et création d'un conseil supérieur des transports (Travaux publics). (*Voir texte ci-après*).

Coordination des transports et création d'un conseil supérieur des transports (Travaux publics) (*Voir texte ci-après*).

Règlement d'administration publique déterminant le fonctionnement administratif et financier des mines domaniales de potasse d'Alsace (Travaux publics).

Décret du 5 juillet 1937.

arrêté du 29 juillet 1937

décret du 5 août 1937.

décret du 21 juillet 1937.

décret du 23 juillet 1937.

décret-loi et convention du 31 août 1937.

décret-loi du 31 août 1937.

décret-loi du 31 août 1937.

décret du 12 octobre 1937.

Autorisation à certains fonctionnaires du Ministère de l'Air d'utiliser leur voiture personnelle pour l'exécution du service.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des Finances et du ministre de l'Air,

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

Vu le décret du 1^{er} septembre 1935, autorisant certains fonctionnaires du ministère de l'Air à utiliser leur voiture personnelle pour l'exécution du service;

Vu le décret du 18 août 1936, portant organisation du contrôle des entreprises privées se livrant à la fabrication ou au commerce des matériels de guerre institué par l'article 2 de la loi du 11 août 1936,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — L'article premier du décret précité du 1^{er} septembre 1935, autorisant certains fonctionnaires du ministère de l'air à utiliser leur voiture personnelle pour l'exécution du service, est complété ainsi qu'il suit :

Article premier. —

Les ingénieurs des ponts et chaussées et du génie maritime en fonctions dans les établissements et services;

Les inspecteurs régionaux de l'Office national météorologique;

Les contrôleurs de l'administration de l'aéronautique pourront être autorisés à faire usage.....

ART. 2. — Le ministre de l'Air et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et portera effet à compter du premier jour du mois qui suivra cette publication.

Fait à Paris, le 5 juillet 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre de l'Air,

PIERRE COT.

Le ministre des Finances,
GEORGES BONNET.

Tarif des prix à percevoir pour les essais et analyses effectués par les laboratoires de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Par arrêté du 29 juillet 1937, le tarif des prix à percevoir pour les essais et analyses effectués par les laboratoires de l'Ecole nationale des Pont et Chaussées, tel qu'il résulte de l'arrêté du 29 avril 1931, a été majoré de 15 p. 100.

Application en Indochine du décret du 11 juillet 1936 concernant certaines indemnités du personnel colonial.

Le Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des Colonies,

Vu l'article 19 du sénatus-consulte du 3 mai 1854;

Vu les décrets du 20 octobre 1911 sur l'organisation du gouvernement général de l'Indochine;

Vu le décret du 2 mars 1910 et les textes modificatifs subséquents;

Vu les décrets du 11 juillet 1936 et 23 juillet 1937 portant réglementation de certaines indemnités susceptibles d'être allouées aux fonctionnaires et agents en service aux colonies,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — L'application des tableaux limitatifs et des maxima constituant les tableaux I^{er} et II annexés au décret du 11 juillet 1936 est suspendue en ce qui concerne l'Indochine.

Jusqu'à ce que l'application de ces tableaux ou de ta-

bleaux rectificatifs soit à nouveau ordonnée par décret, les indemnités actuellement allouées en Indochine au titre de suppléments de fonctions ou d'indemnités pour frais de représentation, de service et de tournées continueront à être payées aux taux en vigueur, sauf réduction ou suppression éventuelle par arrêté du gouverneur général.

ART. 2. — Sous réserve de la suspension prévue à l'article précédent, les dispositions du décret du 11 juillet 1936 sont immédiatement applicables dans tout le territoire de l'Indochine.

ART. 3. — Le ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Mercy-le-Haut, le 5 août 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Colonies,

MARIUS MOUTET.

Organisation générale des services des travaux publics et des mines des colonies et statut du personnel

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 21 juillet 1937.

Monsieur le Président,

Un décret en date du 9 mai 1936 a réorganisé les services des travaux publics et des mines des colonies et fixé le statut du personnel.

A l'usage, la rédaction de certaines articles de ce décret a pu donner lieu à des divergences d'interprétation et il est apparu qu'il était nécessaire d'en préciser les dispositions.

Par ailleurs, il a été jugé opportun de compléter la liste des établissements délivrant des diplômes d'ingénieur des mines, dont les anciens élèves peuvent être recrutés sur titre en qualité d'ingénieur adjoint stagiaire.

En outre, le délai de un an prévu à l'article 32, entre l'annonce du concours et la date de ces concours paraît à l'application être difficilement respecté; il a été fixé à six mois, au minimum, étant bien entendu que l'administration prendra des mesures pour que ce délai soit le plus long possible.

Enfin, au titre des dispositions transitoires, il a été estimé équitable d'ouvrir les examens et concours professionnels du cadre aux agents contractuels des travaux publics ou des mines en service au moment de la parution du décret du 9 mai 1936. De plus, il paraissait nécessaire de donner aux agents des cadres locaux et auxiliaires ainsi qu'à ces contractuels qui subiraient, avec succès, ces examens et concours les mêmes avantages qu'aux agents susceptibles de bénéficier des dispositions transitoires sans être soumis à ces épreuves.

Tel est l'objet du présent projet de décret que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre des Colonies,
MARIUS MOUTET.

Le Président de la République française,
Vu le décret du 9 mai 1936 portant organisation générale des services des travaux publics et des mines des colonies et statut du personnel ;

Sur le rapport du ministre des Colonies,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les articles suivants du décret du 9 mai 1936 portant organisation générale des services des travaux publics et des mines des colonies et statut du personnel sont modifiés comme suit :

Art. 16. — Le recrutement et les conditions d'admission des ingénieurs adjoints stagiaires sont réglés par les articles 17, 18 et 19 ci-après. Sauf exceptions prévues aux articles 19 et 25 ci-après, les admissions définitives dans le personnel appartenant au cadre général n'ont lieu qu'au grade d'ingénieur adjoint de 4^e classe.

Art. 32. — Les conditions et programmes des concours prévus au présent décret sont fixés par arrêtés du ministre des Colonies, publiés au *Journal Officiel* de la République française et au *Journal Officiel* de chaque colonies et au *Bulletin Officiel* du ministère des Colonies. La date des épreuves et le nombre de places sont annoncés au moins six mois à l'avance par insertion au *Journal Officiel* de la République française. Cette insertion sera également faite au *Journal Officiel* de chaque colonie (le reste sans changement).

Art. 36. — L'accès au grade d'ingénieur principal ne peut être acquis aux ingénieurs et ingénieurs adjoints qu'à la condition d'avoir été inscrits au tableau en vue de la nomination au grade d'ingénieur principal dans les conditions prévues à l'article 30.

Les nominations au grade d'ingénieur principal ne peuvent avoir lieu que dans la limite des vacances existant dans le grade d'ingénieur principal. Elles sont prononcées dans les conditions fixées à l'article 31, par arrêté ministériel. Les intéressés conservant, s'il y a lieu, à titre personnel, le bénéfice de la solde de leur ancien grade jusqu'à ce qu'ils aient obtenu, par avancement, une solde supérieure.

Art. 2. — L'article 17, paragraphe b, est complété comme suit :

Après la phrase : « parmi les quinze premiers sortis de l'école spéciale des travaux publics, du bâtiment et de l'industrie munis du diplôme d'ingénieur des travaux publics ».

Ajouter : « parmi les cinq premiers sortis de l'école supérieure de la métallurgie et de l'industrie des mines de Nancy ».

(Le reste sans changement.)

Art 46. — Est complété comme suit :

3^e paragraphe, lire : « Le chef du service des travaux publics ou des mines, titulaires ou intérimaires ».

Les articles 51 et 56 sont complétés comme suit :

« Dans le cas où les agents bénéficiant des dispositions transitoires seraient proposés pour l'inscription aux tableaux en vue de la nomination au grade d'ingénieur et ingénieur adjoint ou au grade d'ingénieur principal à la même date que les agents énumérés aux articles 29 et 30, la priorité d'inscription est donnée à ces derniers. »

Art. 55. — Est complété comme suit :

« Les agents contractuels en service à la date du présent décret pourront prendre part à l'examen professionnel pour le grade d'ingénieur adjoint du cadre général et au concours d'ingénieur principal du cadre général dans les mêmes conditions que les fonctionnaires et agents visés ci-dessus.

« Les candidats autorisés à subir les épreuves en application des dispositions de cet article et déclarés admissibles seront nommés dans les conditions prévues à l'article 51. Toutefois, par dérogation à l'article 20 et après avis de la commission de classement, ils pourront être classés dans le cadre général à une classe leur assurant une solde au plus égale à celle dont ils jouissaient.

« Ils conservent, en outre, s'il y a lieu, à titre personnel le bénéfice de leur solde jusqu'à ce qu'ils aient obtenu, par avancement dans le cadre général, une solde supérieure. »

ART. 3. — Le ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* de la République française et inséré au *Bulletin Officiel* du ministère des Colonies.

Fait à Paris, le 21 juillet 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République

Le ministre des Colonies,

MARIUS MOUTET.

MINISTÈRE DES COLONIES

Solde et accessoires de solde du personnel colonial

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 23 juillet 1937.

Monsieur le Président,

Les premiers travaux de revision des accessoires de solde du personnel colonial en 1934 avaient démontré que l'abandon de tout contrôle en cette matière de la part du pouvoir central avait entraîné la création par les autorités locales d'un très grand nombre d'indemnités et avantages divers ; en dehors de leurs répercussions budgétaires, celles-ci avaient encore pour effet de rompre la relativité normale des rémunérations des fonctionnaires, sans motif, et, souvent, d'une manière presque occulte.

Pour mettre un terme à cet état de choses, et après diverses mesures provisoires, un décret du 11 octobre 1934 décida que les accessoires de solde des cadres organisés par décret ne pourraient dorénavant être fixés que par un décret, les accessoires des autres cadres devant résulter d'arrêtés locaux soumis à l'approbation du ministre.

Cette procédure était un peu rigide et, tout en poursuivant la revision des accessoires existants au fur et à mesure de l'arrivée de la documentation indispensable, mon département se préoccupait de poser les principes d'une réglementation plus souple, ou, lorsque la possibilité en était reconnue, d'établir un régime général applicable à toutes les colonies, leur laissant les mesures d'exécution et ne nécessitant plus qu'au minimum l'intervention ultérieure du pouvoir central.

C'est dans cet esprit que furent pris successivement le décret du 17 avril 1936 sur certaines remises, le décret du 11 juillet 1936 sur les suppléments de fonctions, les indemnités de responsabilité, les indemnités de perte d'effets et les indemnités pour frais de représentation et de service, enfin les décrets du 26 mai 1937 sur le logement et l'ameublement, la domesticité, les moyens de transport, les frais divers des hôtels des gouverneurs, etc.

Il m'est apparu, cependant, que la coexistence de cette nouvelle réglementation, particulière à certains accessoires, avec

la réglementation générale résultant du décret du 11 octobre 1934 présentait des inconvénients et qu'il y avait lieu, dès maintenant, de substituer à ce dernier décret un ensemble de règles, visant toutes les indemnités et tous les avantages en nature susceptibles d'être alloués au personnel des cadres coloniaux, règles qui seraient insérées, selon la méthode normale, reprise par le décret du 11 juillet 1936, dans le règlement sur la solde et les accessoires de solde de ce personnel et qui se borneraient, le cas échéant, à un renvoi aux règlements spéciaux déjà édictés. Ces règles pourraient, d'ailleurs, être précisées ultérieurement sur certains points.

Quant à la procédure d'institution des accessoires de solde, il semble que, dans les limites fixées par cette réglementation, elle puisse consister, d'une manière générale, en l'intervention d'arrêtés locaux soumis à l'approbation ministérielle.

Cette approbation ne serait pas requise dans certains cas nettement déterminés. Par contre, pour la création des indemnités englobées sous le nom d'indemnités professionnelles, qui bénéficient à l'ensemble d'un cadre, ou à toute une catégorie d'agents d'un cadre, et dont le but est, soit d'augmenter le traitement en fonction de certaines données, soit de couvrir des dépenses professionnelles imposées à tous les agents intéressés, l'intervention d'un texte de même nature que celui institutif de la solde serait nécessaire. De même, un décret devrait autoriser toute indemnité non prévue par la réglementation.

Les règles générales d'attribution de tous les accessoires de solde étant ainsi fixées, le département des colonies poursuivrait la régularisation éventuelle des indemnités existantes, régularisation pour laquelle un délai de deux ans ne paraît pas excessif eu égard aux distances qui séparent la métropole des colonies les plus éloignées et à la disparité des accessoires en cause.

Tel est, monsieur le Président, l'objet du projet de décret que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre des Colonies,
MARIUS MOUTET.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des Colonies,

Vu le sénatus-consulte du 3 mai 1854;

Vu le décret du 2 mars 1910 portant règlement sur la solde et les accessoires de solde des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux et les textes qui l'ont modifié;

Vu le décret du 20 janvier 1935, complété par celui du 25 août 1935 relatif aux règles de cumul en matière d'indemnités;

Vu le décret du 11 avril 1934, relatif aux indemnités du personnel colonial;

Vu les décrets des 24 août et 11 octobre 1934 relatifs aux conditions d'attribution des accessoires de solde au personnel colonial;

Vu le décret du 17 avril 1936 réglementant l'attribution des remises à certains personnels coloniaux;

Vu le décret du 26 mai 1937 relatif au logement et à l'ameublement du personnel colonial;

Vu le décret du 26 mai 1937 modifiant et complétant le

décret du 23 janvier 1914 portant règlement sur l'installation, l'ameublement, la domesticité et les frais divers des hôtels des gouverneurs généraux, gouverneurs des colonies ainsi que des moyens de transport mis à la disposition de ces hauts fonctionnaires,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Le décret du 2 mars 1910 portant réglementation de la solde et des accessoires de solde du personnel des cadres coloniaux est complété par les dispositions suivantes :

Article 90

Suppléments de fonctions

Dispositions à ajouter aux dispositions en vigueur résultant du décret du 11 juillet 1936 :

IV. — Aucune indemnité ne peut être allouée sous une dénomination quelconque et particulièrement sous le nom d'indemnité de fonctions pour l'exercice normal d'une fonction.

Ne sont cependant pas comprises dans cette interdiction les indemnités pour frais de représentation et de service visées à l'article 108 ni les indemnités professionnelles visées à l'article 98.

Article 90 bis (nouveau)

Indemnités et gratifications pour travaux ou heures supplémentaires

Les indemnités pour travaux ou heures supplémentaires sont des indemnités allouées exceptionnellement à raison de travaux spéciaux, étrangers ou non au service normal du fonctionnaire bénéficiaire, et qui, sans constituer une fonction, exigent une activité excédant les obligations permanentes et ordinaires de l'emploi occupé.

Ces indemnités sont attribuées, dans les limites et aux taux maxima prévus par le tableau 1 bis annexé au présent décret, par des arrêtés des chefs de colonie, pays ou territoires, exécutoires dès leur publication au *Journal Officiel* local. En dehors des cas prévus par le tableau 1 bis, les arrêtés d'institution sont soumis à l'approbation préalable du ministre des Colonies; un maximum général peut, en outre, être fixé par décret pour chaque colonie.

Des arrêtés des chefs de colonie, pays ou territoire, peuvent également allouer pour le même motif des gratifications une fois données, sous la réserve que le montant global des gratifications allouées à un même fonctionnaire au cours d'une année ne dépasse pas 1.000 fr. et sauf application à ce montant des règles du cumul en matière d'indemnités pour suppléments de fonctions et travaux spéciaux ou supplémentaires résultant des décrets des 20 janvier et 25 août 1935 lorsque le total de ces indemnités, des indemnités pour frais de représentation et de service et des gratifications dépasse 10.000 fr. pour une année.

Article 98 (nouveau)

Indemnités professionnelles

Les indemnités professionnelles sont des allocations attribuées sous des dénominations diverses (indemnités complémentaires, indemnités de service de nuit, indemnités de fatigue, primes de gestion, gratifications générales, indemnités de monture, etc.) à l'ensemble des fonctionnaires d'un même corps ou à une catégorie seulement de ces fonctionnaires, soit pour compléter la rémunération globale de ces fonc-

tionnaires d'une manière uniforme ou en fonction des services rendus et du travail imposé, soit en contrepartie de dépenses professionnelles spéciales.

En aucun cas, une indemnité professionnelle ne peut être instituée en raison de l'exercice des fonctions de chef de service, ni, en principe, en faveur d'un fonctionnaire n'ayant nécessairement qu'un unique titulaire.

Le total des indemnités professionnelles pouvant bénéficier à un agent est limité au quart du total formé par son traitement de présence et son supplément colonial, sauf détermination expresse d'une autre limite par décret.

Article 99 (nouveau)

Les indemnités professionnelles des corps dont les tarifs de solde sont fixés par décrets ne peuvent être instituées que par décrets. Les indemnités professionnelles des corps dont les tarifs de solde sont fixés par arrêtés locaux peuvent être instituées par arrêtés locaux, mais ces arrêtés ne sont exécutoires qu'après leur approbation par le ministre des Colonies et leur publication au *Journal Officiel* du groupe des colonies, de la colonie, du pays ou du territoire intéressé.

Les textes institutifs de ces indemnités doivent spécifier, dans tous les cas, leur caractère d'indemnités professionnelles.

Ne seront considérées comme indemnités supplémentaires de traitement dans le sens du décret du 29 octobre 1936 sur les cumuls, que les indemnités professionnelles expressément désignées par les décrets pris pour l'application de ce texte aux colonies.

Article 100 (nouveau)

Indemnités pour frais de bureau

Le matériel et les fournitures de bureau sont fournis par l'administration.

Exceptionnellement, les chefs de colonie, de pays et de territoire peuvent, par des arrêtés immédiatement exécutoires, allouer à certains chefs de circonscription territoriale ou de service, pour les achats de peu d'importance, une indemnité forfaitaire à caractère provisionnel ne dépassant pas 2.400 fr. par an.

Il est rendu compte administrativement par les bénéficiaires de l'emploi de cette indemnité et la partie non employée est reversée au budget.

Les achats dépassant la quotité annuelle susdite sont effectués sur crédits délégués.

Article 108

Indemnités pour frais de représentation et de service

Dispositions à ajouter aux dispositions en vigueur résultant du décret du 11 juillet 1936 :

IV. —

En aucun cas, il ne peut être perçu par un même fonctionnaire plus d'une indemnité pour frais de représentation ou pour frais de représentation et de service.

Les dispositions des décrets des 20 janvier et 25 août 1935 sont applicables au cumul desdites indemnités avec les suppléments de fonctions et les indemnités pour travaux spéciaux ou supplémentaires.

Article 109

Indemnités de tournées

Dispositions à ajouter aux dispositions en vigueur :

VI. — Des indemnités forfaitaires pour frais de tour-

nées, payables par mensualités, peuvent exceptionnellement être allouées aux chefs des circonscriptions territoriales, aux chefs de service et, en général, à tous les agents que leurs fonctions obligent à des déplacements fréquents de plus d'une journée. L'octroi des indemnités de l'espèce comporte toujours en contre-partie la justification, par les fonctionnaires bénéficiaires, d'un nombre minimum de jours de tournée, les séjours de plus d'une semaine en un même lieu ne pouvant être décomptés que pour une semaine seulement.

Ces indemnités sont instituées par des arrêtés locaux qui ne deviennent exécutoires qu'après approbation par le ministre des Colonies et publication au *Journal Officiel* du groupe de colonies, de la colonie, du pays ou du territoire intéressé.

Dans tous les cas pour lesquels des indemnités forfaitaires n'ont pas été déterminées, les fonctionnaires perçoivent les indemnités de déplacement ordinaires ou spécialement fixées dans la limite des maxima annuels ou mensuels éventuellement établis par les chefs de colonie, pays ou territoire.

Les fonctionnaires dont les tarifs de solde ont été établis en tenant compte de l'obligation de déplacements permanents ne peuvent prétendre aux indemnités définies par le présent article.

Article 110 (nouveau)

Indemnités pour chauffage, éclairage, ventilation, etc., des bureaux, magasins et ateliers

L'administration pourvoit normalement au chauffage, à l'éclairage, à la ventilation et à l'alimentation en eau, gaz ou électricité, des bureaux, magasins, ateliers, etc.

Exceptionnellement, des indemnités peuvent être allouées avec le caractère et dans les conditions et limites prévues à l'article 100 en ce qui concerne les indemnités pour frais de bureau.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux prestations de même nature susceptibles d'être allouées pour les logements mis par l'administration à la disposition des fonctionnaires. Ces prestations sont et demeurent régies par les textes particuliers sur le logement et l'ameublement aux colonies.

Article 110 bis (nouveau)

Remises

Les remises attribuées aux fonctionnaires ont, suivant les motifs et les conditions de leur attribution, le caractère de suppléments de fonctions, d'indemnités pour travaux spéciaux ou supplémentaires, d'indemnités professionnelles ou d'indemnités de responsabilité. Elles peuvent également réunir les caractères de ces diverses indemnités. Les textes d'institution doivent indiquer à quelle catégorie d'indemnité correspondent les remises instituées et, dans le cas où elles correspondent à plusieurs catégories, dans quelle proportion elles correspondent à chacune d'entre elles.

L'attribution des remises, qui reste soumise aux dispositions du décret du 17 avril 1936, doit résulter de textes spéciaux indépendants des textes institutifs des taxes et impositions sur lesquelles elles sont éventuellement basées; ces textes doivent être pris par les autorités compétentes pour fixer les tarifs de solde des fonctionnaires bénéficiaires ou, sur leur proposition, par les autorités supérieures, lorsqu'elles ont le caractère d'indemnités professionnelles.

Les règles applicables aux diverses indemnités, notamment en matière de cumul, sont applicables aux remises selon la catégorie d'indemnité à laquelle elles correspondent.

Article 110 *ter* (nouveau)

Indemnité de déplacement

Les indemnités de déplacement, pour frais de route et de séjour sont et demeurent soumises aux dispositions spéciales qui les concernent; les arrêtés locaux pris pour leur détermination en exécution de ces dispositions spéciales ne sont exécutoires qu'après approbation par le ministre des Colonies et publication au *Journal Officiel* du groupe de colonies, de la colonie, du pays ou du territoire intéressé.

Article 110 *quater* (nouveau)

Indemnités diverses

Les indemnités qui ne rentreraient pas dans le cadre des indemnités prévues par le présent décret devront être autorisées par des décrets contresignés par le ministre des Colonies.

Ces décrets détermineront eux-mêmes les conditions d'attribution et les quotités de ces indemnités lorsqu'elles auront le caractère de suppléments de traitement.

Dans le cas contraire, ils en fixeront la nature et, éventuellement, le maximum, les conditions d'attribution et les quotités effectives étant déterminées par des arrêtés locaux qui, sauf disposition expresse contraire, ne deviendront exécutoires qu'après approbation par le ministre des Colonies et publication au *Journal Officiel* du groupe de colonies, de la colonie, du pays ou du territoire intéressé.

En dehors des indemnités et gratifications pour travaux supplémentaires et spéciaux, aucun accessoire de solde, indemnité ou prestation en nature ne peut être attribué à titre personnel à un fonctionnaire ou agent quelconque.

Article 110 *quinques* (nouveau)

Indemnités sur les budgets des collectivités secondaires et des établissements publics

Les fonctionnaires et agents appartenant à des cadres coloniaux ne peuvent recevoir sur les budgets des collectivités secondaires et établissements publics des colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat que les accessoires de solde, indemnités en prestations en nature régulièrement autorisés dans les limites et dans les formes prévues par le présent décret du 2 mars 1910 et les textes modificatifs et sur les propositions des collectivités ou établissements publics intéressés.

Article 120 (nouveau)

*Logement et ameublement — Retenues correspondantes
Frais divers des hôtels — Moyens de transport*

Les conditions du logement et de l'ameublement des fonctionnaires coloniaux et les retenues correspondantes éventuelles sont et demeurent fixées par le décret du 26 mai 1937.

Article 121 (nouveau)

Les droits des gouverneurs généraux, des gouverneurs, des secrétaires généraux et des chefs d'administration et de service des colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat en matière d'ameublement, de domesticité et de frais divers des hôtels qu'ils occupent, ainsi que les conditions d'attribution aux fonctionnaires coloniaux de moyens de transport ou d'indemnités représentatives autres que les indemnités professionnelles de monture ou analogues, sont et

demeurent régis par le décret du 23 janvier 1914, modifié par le décret du 26 mai 1937.

ART. 2. — Les cinq dernières indemnités prévues au tableau I annexé à l'article 90 nouveau du décret du 2 mars 1910, modifié par le décret du 11 juillet 1936, sont distraites de ce tableau pour constituer le tableau I *bis* sous le titre de « Tableau limitatif et taux maxima des indemnités pour travaux supplémentaires ou spéciaux pouvant être attribués par arrêtés des gouverneurs généraux et gouverneurs, non soumis à l'approbation ministérielle ».

ART. 3. — Les accessoires de solde résultant des actes pris en vertu de la réglementation antérieure et qui n'ont pas été institués dans les formes prescrites par le présent décret devront être régularisés dans un délai de deux ans à compter de la date de sa publication au *Journal Officiel* de la République.

Passé ce délai, ces accessoires ne pourront plus être perçus qu'en vertu de prorogations annuelles par arrêtés ministériels; ces arrêtés donneront la liste limitative des accessoires de solde ainsi prorogés.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux prestations et accessoires en matière de logement, ameublement, domesticité, frais divers des hôtels, moyens de transport et indemnités représentatives auxquelles restent applicables les dispositions transitoires spéciales prévues par le décret du 26 mai 1937 sur le logement et l'ameublement aux colonies et par le décret du 26 mai 1937 modifiant le décret du 23 janvier 1914.

ART. 4. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret et notamment, en tant qu'ils concernent le personnel des cadres coloniaux rémunérés sur les budgets généraux, locaux, spéciaux ou annexes des groupes de colonies, colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat, les décrets des 11 avril, 24 août et 11 octobre 1934.

ART. 5. — Le présent décret entrera en vigueur dans chaque colonie, pays de protectorat ou territoire sous mandat à compter du lendemain de l'arrivée, au chef-lieu de la colonie, du pays ou du territoire intéressé, du *Journal Officiel* de la République où il sera publié.

ART. 6. — Le ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 juillet 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Colonies,
MARIUS MOUTET.

**Solde et accessoires de solde du personnel
des cadres locaux des colonies**

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Paris, le 23 juillet 1937.

Monsieur le Président,

Un projet de décret soumis par ailleurs à votre signature a pour objet de compléter et de mettre au point la réglementation des accessoires de solde des cadres coloniaux.

L'insertion de cette réglementation dans le règlement sur la solde et les accessoires de solde de ces cadres ne permet pas son application directe aux cadres organisés par arrêtés des chefs de colonie, encore que cette application apparaisse comme normale en ce qui concerne les cadres européens. Un texte spécial est donc nécessaire à cet effet.

En ce qui concerne les cadres locaux indigènes, il paraît suffisant, contrairement au principe admis dans le décret du 11 octobre 1934, de prévoir l'intervention, dans chaque colonie, d'une réglementation générale de principe soumise à l'approbation ministérielle.

Par contre, la détermination d'ensemble des tarifs de solde devrait, pour tous les cadres, et comme le prévoyait le décret du 11 octobre 1934, rester soumise à l'approbation ministérielle, approbation qui serait également requise pour l'arrêté qui, dans chaque colonie, fixe le régime général de la solde des cadres locaux, régime le plus souvent calqué sur le règlement sur la solde des cadres coloniaux.

La régularisation des accessoires de solde des cadres locaux européens serait nécessairement conduite de la même manière que la régularisation des accessoires bénéficiant aux cadres coloniaux.

Le décret qui consacrerait ces mesures et que j'ai l'honneur, monsieur le Président, de soumettre à votre haute sanction, se substituerait donc entièrement, pour les cadres locaux de toutes les colonies, au décret du 11 octobre 1934.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre des Colonies,
MARIUS MOUTET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Colonies,

Vu le sénatus-consulte du 3 mai 1854;

Vu le décret du 11 septembre 1920 relatif au régime de la solde et des accessoires de solde du personnel des cadres locaux des colonies;

Vu le décret du 2 mars 1910 portant règlement sur la solde et les accessoires de solde des fonctionnaires, employés et agents des services coloniaux et les textes qui l'ont modifié;

Vu le décret du 20 janvier 1935, complété par celui du 25 août 1935 relatif aux règles de cumul en matière d'indemnités;

Vu le décret du 11 avril 1934, relatif aux indemnités du personnel colonial;

Vu les décrets des 24 août et 11 octobre 1934 relatifs aux conditions d'attribution des accessoires de solde au personnel colonial;

Vu le décret du 17 avril 1936 réglementant l'attribution des remises à certains personnels coloniaux;

Vu le décret du 26 mai 1937 relatif au logement et à l'ameublement du personnel colonial;

Vu le décret du 26 mai 1937 modifiant et complétant le décret du 23 janvier 1914 portant règlement sur l'installation, l'ameublement, la domesticité et les frais divers des hôtels des gouverneurs généraux, gouverneurs des colonies, ainsi que des moyens de transport mis à la disposition de ces hauts fonctionnaires,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les arrêtés rendus par les gouverneurs généraux, gouverneurs et chefs des colonies, de pays

de protectorat ou de territoires sous mandat relevant du ministère des Colonies, par application de l'article premier du décret du 11 septembre 1920 relatif au régime de la solde et des accessoires de solde des cadres locaux des colonies, ou pour fixer les tarifs de solde de ces cadres, ne sont exécutoires qu'après approbation par le ministre des Colonies et publication au *Journal officiel* de la colonie, du pays ou du territoire intéressé.

ART. 2. — Les autorités visées à l'article précédent ne peuvent instituer ni prévoir, en faveur du personnel des cadres européens organisés par arrêtés locaux, d'autres indemnités et accessoires de solde ni d'autres prestations en nature que celles prévues pour les cadres coloniaux par le décret du 2 mars 1910 et les textes qui l'ont modifié sauf décret spécial d'autorisation et sauf le cas d'adaptation desdites indemnités aux cadres dont les fonctionnaires sont généralement originaires de la colonie où ils sont en service.

ART. 3. — Les articles 90, 90 bis, 96, 97, 98, 99, 100, 103, 109, 110 bis, 110 ter, 110 quater, 120 et 121 du décret du 2 mars 1910 tels qu'ils résultent des textes modificatifs intervenus jusqu'à la date incluse du présent décret sont applicables au personnel des cadres européens organisés par arrêtés locaux.

Sous réserve des dispositions desdits articles, les arrêtés locaux prévoyant ou instituant des indemnités, accessoires de solde divers ou prestations en nature en faveur de ce personnel sont soumis aux conditions d'approbation et d'exécution prévues à l'article premier ci-dessus.

ART. 4. — Les fonctionnaires et agents appartenant à des cadres européens organisés par arrêtés locaux ne peuvent recevoir, sur les budgets des collectivités secondaires et des établissements publics des colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat, que des accessoires de solde, indemnités ou prestations en nature, régulièrement autorisés dans les limites et dans les formes prévues par le présent décret et sur propositions des collectivités ou établissements publics intéressés.

ART. 5. — Le régime général des accessoires de solde, et indemnités et prestations en nature, bénéficiant au personnel des cadres indigènes, est fixé dans chaque groupe de colonies, colome, pays de protectorat ou territoire sous mandat, par un arrêté soumis aux conditions d'approbation et d'exécution prévues à l'article premier ci-dessus. Cet arrêté détermine les catégories d'indemnités susceptibles d'être instituées et les autorités compétentes pour les instituer et en fixer les tarifs.

ART. 6. — Les accessoires de solde des personnels appartenant à des cadres locaux européens qui résultent d'actes pris en vertu de la réglementation en vigueur et qui n'ont pas été institués dans les formes prescrites par le présent décret, devront être régularisés dans un délai de deux ans à compter de la date de sa publication au *Journal officiel* de la République.

Passé ce délai ces accessoires ne pourront plus être perçus qu'en vertu de prorogations annuelles par arrêtés ministériels, ces arrêtés donneront la liste limitative des accessoires de solde ainsi prorogés.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux prestations et indemnités en matière de logement, ameublement, domesticité, moyens de transport et indemnités représentatives auxquelles restent applicables les dispositions transitoires spéciales prévues par le décret du 26 mai 1937, fixant le régime du

logement et de l'ameublement aux colonies, et par le décret du 23 janvier 1914, modifié par le décret du 26 mai 1937.

ART. 7. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret et notamment, en tant qu'ils concernent le personnel des cadres locaux organisés par arrêtés des gouverneurs généraux, gouverneurs et chefs de colonie, de pays de protectorat ou de territoires sous mandat et rémunérés sur les budgets généraux, locaux, spéciaux ou annexes des groupes de colonies, colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat, les décrets des 11 avril, 24 août et 11 octobre 1934.

ART. 8. — Le présent décret entrera en vigueur dans chaque colonie, pays de protectorat ou territoire sous mandat à compter du lendemain de l'arrivée, au chef-lieu de la colonie, du pays ou du territoire intéressé, du *Journal officiel* de la République où il sera publié.

ART. 9. — Le ministre des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 juillet 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des Colonies,

MARIUS MOUTET.

Réorganisation du régime des chemins de fer

Un décret-loi du 31 août 1937 publié au *Journal officiel* du 1^{er} septembre 1937 (pages 10065 à 10072), a prévu la réorganisation des Réseaux de chemins de fer d'intérêt général, et a approuvé la convention passée le 31 août 1937 entre le ministre des Travaux publics et les exploitants des Réseaux actuels.

Les Ingénieurs que cette nouvelle législation intéresserait sont priés de se reporter au *Journal officiel* sus-visé.

Coordination des transports et création d'un Conseil supérieur des transports

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 31 août 1937.

Monsieur le Président,

La nécessité d'une politique cohérente des transports n'est plus à démontrer aujourd'hui. C'est d'ailleurs de la réalisation de la coordination que dépend, en grande partie, le succès de la réorganisation des chemins de fer que nous vous proposons par ailleurs.

Les mesures adoptées n'ayant toutefois pas donné tous les résultats escomptés, il nous a paru nécessaire de compléter l'effort entrepris.

En ce qui concerne les transports ferroviaires et routiers, qui font l'objet du titre premier du décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre signature, les propositions présentées par le comité central de coordination nous ont semblé mériter d'être retenues dans leur ensemble.

La coordination des transports de voyageurs paraît toutefois ne pouvoir être réalisée qu'à trois conditions :

1° Que les départements, puissances concédantes de services de transports publics subventionnés soient directement intéressés à la coordination dans le cadre local;

2° Que les ressources créées au profit des départements par le décret-loi du 8 juillet 1937 et le règlement d'Administration publique du 16 juillet 1937, soient affectées à la réorganisation des services de transports départementaux et à la transformation des lignes faisant double emploi;

3° Qu'une collaboration s'établisse avec les chemins de fer pour l'organisation des lignes automobiles destinées au remplacement de services ferroviaires.

Ces données impliquent une collaboration indispensable avec les conseils généraux. Ce sont eux désormais qui seront chargés d'établir les plans départementaux de coordination des transports de voyageurs en collaboration avec les comités techniques.

La coordination des transports de marchandises implique, de son côté, la mise au point de formules tenant compte des distances de transport.

Une grande liberté sera laissée aux petits transporteurs et aux entreprises exerçant leur activité dans des zones de faible étendue et par suite non susceptibles de concurrencer le chemin de fer. En particulier, les transports de camionnage rural sont laissés libres.

Pour les transports à grande distance, le contingentement du matériel étant assuré par la législation actuellement en vigueur, la mesure la plus efficace a paru être d'empêcher la lutte de tarifs actuellement pratiquée entre les divers modes de transport, lutte qui conduit pour les chemins de fer à des pertes de recettes considérables.

Cette concurrence pourra être limitée si les entreprises routières sont groupées en Associations appliquant des tarifs homologués et sur lesquelles pourra s'exercer le contrôle de l'État et des comités de coordination.

En ce qui concerne les transports par fer et par eau, qui font l'objet du titre II de ce décret, il est d'autre part apparu à l'expérience que les mesures précédemment prises en matière de coordination des transports par fer et par eau, pour réglementer l'affrètement en navigation intérieure, n'ont pas donné satisfaction à l'ensemble du personnel de la batellerie, et qu'en particulier les artisans propriétaires de bateaux qu'ils conduisent eux-mêmes attendent un chargement après s'être fait inscrire au bureau d'affrètement pendant un temps beaucoup trop long pour leur permettre de travailler dans de bonnes conditions. Le système actuel se traduit en outre par un déséquilibre des prix de transport par eau, selon que le fret est traité au bureau d'affrètement ou qu'il a fait l'objet d'un contrat au tonnage.

Pour remédier à la situation, nous avons préparé un texte dont l'application aura pour effet une équitable répartition du trafic entre tous les usagers de la voie d'eau et une régularisation des frets qui permettront de faciliter l'étude des problèmes de coordination du rail et de la voie d'eau.

Pour faciliter le développement harmonieux de ces mesures, il a paru enfin qu'à l'heure où le Gouvernement réalisait la réforme de structure de nos transports ferroviaires, il convenait d'aborder dans leur ensemble l'étude des questions de transports.

Le conseil supérieur des transports, dont le titre III vous propose la création, marque le désir de réaliser par l'unité

dans la conception et la mise au point d'une politique cohérente en matière de transport, l'allégement de nos charges financières.

Le conseil supérieur des transports consacre la présence, à côté du Gouvernement, pour le seconder de ses avis et de ses conseils, d'un organe permanent fortement lié à l'administration. Placé à côté du ministre des Travaux publics, se substituant aux organismes actuels de coordination, il reçoit pour mission de rassembler les activités des conseils déjà existants et des nombreux comités de coordination, de remplacer les préoccupations trop limitées de chacun d'eux par une volonté d'adaptation et de progrès, et en s'élevant au-dessus des techniques particulières, de rendre à la notion de transport le caractère qu'elle n'aurait jamais dû perdre, de serviteur économe des intérêts généraux du pays.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le président du Conseil,
CAMILLE CHAUMPS.

Le ministre des Travaux publics,
HENRI QUEUILLE.

Le ministre des Finances,
GEORGES BONNET.

Le ministre de l'Intérieur,
MARX DORMOY.

Le ministre de la Justice,
VINCENT AURIOL.

*Le ministre de la Défense nationale
et de la Guerre,*

Le ministre de l'Air,
PIERRE COT.

EDOUARD DALADIER.

Le ministre du Travail,
A. FÉVRIER.

*Le ministre des Postes, Télégraphes
et Téléphones,*
JEAN LEBAS.

Le ministre du Commerce,
FERNAND CHAPSAL.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil, des ministres des Travaux publics, des Finances, de l'Intérieur, de la Justice, de la Défense nationale et de la Guerre, de l'Air, du Travail, des Postes, Télégraphes et Téléphones et du Commerce,

Vu les décrets-lois portant coordination des transports ferroviaires et routiers, en date des 19 avril 1934, 10 juillet 1935, et 30 octobre 1935 et leurs décrets d'administration publique des 25 février 1935, 13 juillet 1935 et 16 novembre 1936;

Vu le titre IV section A (coordination des transports) du décret-loi du 8 juillet 1937 portant réalisation d'un ensemble de mesures tendant à assurer le redressement financier;

Vu les décrets-lois portant coordination des transports par fer et par eau, en date des 15 mai 1934, 30 juin 1934, 5 octobre et 30 octobre 1935 et leurs décrets d'application, notamment les règlements d'administration publique du 21 septembre 1934, du 29 août 1935 et du 8 octobre 1936;

Vu la loi du 18 juillet 1936 sur l'affrètement en navigation intérieure et le règlement d'administration publique du 20 août 1936 pris pour son application;

Vu le décret du 14 novembre 1924 fixant les conditions d'organisation et de fonctionnement du conseil supérieur des chemins de fer et du comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer, modifié par les décrets des 27 octobre 1925, 15 juin 1926, 28 juin 1927, 31 décembre 1927, 12 mars, 8 septembre, 15 décembre 1928, 17 mars 1931, 30 décembre 1933, 1^{er} octobre 1935, 25 août 1936 et 21 février 1937;

Vu le décret du 29 juillet 1935 instituant un comité supérieur de coordination;

Vu le décret-loi du 30 octobre 1935 instituant un comité de coordination des transports par fer, par mer et par air;

Vu le décret-loi du 30 juillet 1937 instituant un comité spécial de coordination des transports de la région parisienne;

Vu le décret-loi du 16 juillet 1935 sur les transports aériens;

Vu la loi du 30 juin 1937 accordant au Gouvernement des pouvoirs en vue d'assurer le redressement financier;

Le Conseil des ministres entendu,

Décrète :

TITRE PREMIER

COORDINATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET ROUTIERS

ARTICLE PREMIER. — La réglementation relative à la coordination des transports ferroviaires et routiers, telle qu'elle a été instituée par les décrets-lois des 19 avril 1934, 10 juillet 1935 et 30 octobre 1935, est modifiée ainsi qu'il suit :

CHAPITRE PREMIER

Dispositions spéciales aux transports publics de voyageurs.

ART. 2. — Les comités techniques départementaux des transports proposeront des plans d'organisation rationnelle des transports publics de voyageurs par fer et par route évitant les doubles emplois onéreux pour l'économie générale du pays. Ils présenteront notamment à cet effet, compte tenu des besoins des usagers, des propositions pour réaliser, en principe par voie d'échange, les suppressions de services qui seraient reconnues nécessaires.

ART. 3. — Les propositions du comité technique départemental seront transmises au conseil général du département qui, après leur examen, procédera aux modifications qu'il estimera utiles et aux négociations nécessaires avec les transporteurs routiers, pour l'établissement du plan d'organisation des transports qu'il soumettra au ministre des Travaux publics. Le conseil général pourra, le cas échéant, dans le cadre du plan approuvé par le ministre des Travaux publics ainsi qu'il est prévu à l'article 5, placer les services routiers qu'il désignera sous l'autorité et le contrôle directs du département en passant avec les transporteurs intéressés les conventions nécessaires et en les soumettant à des cahiers des charges.

ART. 4. — Dans le cas où le conseil général n'aurait pas présenté de plan d'organisation des transports à la date du 1^{er} juillet 1938, le ministre des Travaux publics arrêtera les dispositions à adopter, après avis du conseil supérieur des transports institué par le titre III du présent décret.

ART. 5. — Le ministre des Travaux publics rend exécu-

toires, par arrêté, les plans auxquels il donne son approbation ou les dispositions qu'il leur substitue en tout ou en partie. A cet effet, les services routiers de transport public de voyageurs prévus par le plan de transports seront exploités aux conditions d'une autorisation du ministre des Travaux publics et d'un cahier des charges dont le type sera arrêté par décret et qui fixera notamment les règles applicables aux horaires, itinéraires, tarifs, à l'obligation d'assurer le service, à l'acceptation des transports postaux, aux assurances. Ces arrêtés fixeront en outre la durée de validité des autorisations accordées et feront mention des accords à intervenir, soit entre transporteurs ferroviaires et transporteurs routiers, soit entre transporteurs routiers.

ART. 6. — A dater du 1^{er} janvier 1938, les entrepreneurs ou artisans assurant un transport public de voyageurs sur une relation déterminée au moyen de taxis ou de voitures similaires devront obligatoirement faire partie d'une association professionnelle qui sera seule habilitée à recevoir l'autorisation ministérielle prévue par l'article 5 ci-dessus, pour l'exploitation de tout ou partie des services assurés antérieurement au 19 avril 1934 à titre individuel par ses membres.

ART. 7. — Lorsqu'il sera démontré par les résultats d'une exploitation continue d'au moins une année, qu'un service routier de transport de voyageurs, substitué par raison d'économie à un service ferroviaire, en accord avec le département ou à défaut en accord avec un transporteur libre, ne peut pas couvrir ses frais, une fois effectués tous les aménagements des conditions techniques et commerciales du service, le chemin de fer pourra être autorisé par le ministre des Travaux publics à subventionner ce service routier, y compris, le cas échéant, la couverture de tout ou partie du déficit de cette première année, dans des conditions qui seront fixées par décret, ou à prendre le transporteur routier comme entrepreneur de traction pour assurer le service.

ART. 8. — Les exploitants de services exceptionnels, à l'exclusion toutefois de ceux qui disposent au plus de deux véhicules capables de transporter chacun dix personnes au maximum, sont tenus de déclarer les transports qu'ils exécutent, ainsi que les prix qu'ils perçoivent, la partie de ces prix correspondant au transport devant être telle que les prix du service exceptionnel soient au moins égaux à ceux des services réguliers, routiers ou ferroviaires, qu'ils doublent sur tout ou partie du trajet.

Ladite déclaration sera constituée par l'envoi au comité technique départemental de la résidence, dans les huit jours qui suivront l'exécution du service, d'une fiche extraite d'un registre à souche dont les feuillets auront été visés par le comité technique départemental, comportant la date, l'itinéraire suivi et les prix perçus. Elle sera établie avant le départ et accompagnera obligatoirement le véhicule exécutant le service, de manière à pouvoir être produite, en cours de transport, aux agents de contrôle.

Par modification aux prescriptions du décret-loi du 8 juillet 1937, les exploitants de services exceptionnels auront la faculté, pour le paiement des taxes instituées par ledit décret-loi, de se placer sous le régime du permis journalier entraînant le paiement d'une taxe de 2 fr. par jour et par place susceptible d'être occupée, cette taxe étant réduite de moitié quand la validité du permis sera restreinte au département d'émission et aux départements limitrophes.

ART. 9. — Une fois mis en vigueur le plan de transports départemental, qui devra avoir pour effet de supprimer les concurrences inutiles aux services concédés ou subventionnés

maintenus, les collectivités intéressées pourront poursuivre la révision ou la résiliation des contrats qui les lient aux entreprises automobiles assurant ces services et des accords qui les lient, pour l'exécution de ces services, à d'autres collectivités, en raison de la protection nouvelle accordée à ces entreprises.

A défaut d'entente entre les parties sur les conditions de la révision, la collectivité intéressée adressera une demande en résiliation au ministre des Travaux publics, qui la soumettra à l'examen de la commission instituée par l'article 6 du décret-loi du 23 octobre 1935 relatif aux transports publics d'intérêt local. La commission, après avoir entendu les parties, présentera son avis sur la suite à donner à la demande de résiliation.

La résiliation sera prononcée par arrêté du ministre des Travaux publics, après avis du ministre de l'Intérieur.

En cas d'impossibilité d'accord entre les parties sur les conditions de la résiliation, celles-ci seront, dans les trois mois à dater de la constatation du désaccord, définitivement réglées par arrêté des ministres des Travaux publics, de l'Intérieur et des Finances, après avis de la commission susvisée.

La procédure prévue à l'alinéa qui précède est ouverte à la demande de la collectivité intéressée, formulée au plus tôt un mois après la notification de l'arrêté prononçant la résiliation. La demande, accompagnée d'une proposition de règlement des conditions de résiliation, est adressée directement au ministre des Travaux publics, qui en saisit immédiatement la commission.

CHAPITRE II

Dispositions spéciales aux transports publics de marchandises

ART. 10. — Les transports publics routiers de marchandises sont répartis, en fonction des caractéristiques et des limites qui seront fixées par décret, en trois catégories, savoir :

- a) Transports de camionnage urbain et rural;
- b) Transports à petite distance;
- c) Transports à grande distance.

Les limites des zones de camionnage, de petite distance et de grande distance, seront fixées autour de chaque centre en tenant compte, dans chaque direction, de la dimension des mailles du réseau des voies ferrées, de la densité du trafic et de l'importance des localités à desservir.

Les comités techniques départementaux procéderont, sous le contrôle du conseil supérieur des transports, à la répartition des entreprises et de leur matériel entre ces catégories.

ART. 11. — Les transports de camionnage rural seront soumis à un régime de simple déclaration. Ces transports seront exonérés des taxes prévues par le décret-loi du 8 juillet 1937.

Les transports routiers de camionnage urbain seront réglementés par décret.

ART. 12. — Les transports routiers de marchandises à petite distance seront soumis au régime du contingentement. Les entreprises autorisées resteront libres, pour les transports à petite distance, de choisir leurs itinéraires, leurs tarifs et leurs marchandises, à la condition de ne créer aucune concurrence nouvelle aux services ferroviaires existant dans la zone et sous réserve qu'une préférence sera accordée au

chemin de fer, pour les transports massifs entre les points qu'il dessert.

Ces transports feront l'objet des taxes instituées par les articles 80 à 85 du décret-loi du 8 juillet 1937. Ces taxes pourront être modifiées ou supprimées par décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances, après avis du conseil supérieur des transports.

ART. 13. — Les transports par route de marchandises sortant de la zone de petite distance sont qualifiés transports à grande distance. Sans préjudice du contingentement des véhicules, ces transports seront soumis à des taxes fixées par décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances, après avis du conseil supérieur des transports, et qui se substitueront à celles instituées par les articles 80 à 85 du décret-loi du 8 juillet 1937 à partir de leur mise en application dont la date sera fixée par décret.

ART. 14. — Toutefois, bénéficieront d'une réduction de la taxe visée à l'article précédent, les entreprises qui se seront groupées dans des organisations professionnelles agréées par le ministre des Travaux publics, chargées de surveiller l'application par leurs membres de tarifs obligatoires ayant fait l'objet d'une convention avec la Société nationale des chemins de fer français et homologués par le ministre des Travaux publics.

Les conditions dans lesquelles devront être constitués les groupements visés à l'alinéa qui précède et les taux de réduction à appliquer à la taxe seront fixés par décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances.

ART. 15. — Une réduction sur la taxe instituée par l'article 13 ci-dessus pourra être fixée en faveur des véhicules à usage spécialisé non rattachés à un des groupements visés à l'article 14, à condition que, même à titre de fret de complément ou de retour, ces véhicules ne transportent jamais de marchandises sortant de la spécialité pour laquelle ils auront été déclarés.

Il pourra en être de même en faveur des véhicules donnés en location par des entreprises de louage à des personnes autres que des transporteurs publics lorsque, normalement, les transports exécutés par ces véhicules ne comportent leur utilisation que dans un seul sens.

La détermination des catégories de véhicules spécialisés admis à bénéficier des dispositions ci-dessus et les taux de réduction à appliquer à la taxe seront fixés par décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances.

ART. 16. — Les services routiers de marchandises autres que les transports de camionnage rural feront l'objet d'autorisations du ministre des Travaux publics.

Ces autorisations fixeront les conditions auxquelles devront satisfaire les transports routiers dans les zones et sur les relations prévues pour ces transports. Elles indiqueront la durée de leur validité et feront mention, le cas échéant, des conventions à intervenir entre transporteurs ferroviaires et transporteurs routiers.

ART. 17. — Une fois constitués les groupements visés à l'article 14 et mis en vigueur les tarifs routiers homologués, les comités techniques départementaux et le conseil supérieur des transports rechercheront les bases d'une organisation rationnelle des transports publics de marchandises évitant les doubles emplois onéreux pour l'économie générale du pays.

Ils substitueront aux concurrences résultant de ces doubles emplois une collaboration entre transporteurs routiers et ferroviaires reposant notamment, compte tenu des intérêts et

des besoins légitimes des usagers, sur une préférence réservée au chemin de fer pour les transports aux distances élevées.

Le conseil supérieur des transports proposera la substitution des services ferroviaires aux services routiers à grande distance constituant un double emploi qu'il n'aurait pas reconnu inévitable.

Les transporteurs routiers à grande distance qui n'accepteront pas les services de remplacement proposés par le conseil supérieur des transports en application des principes précédents, perdront le droit de renouveler leur matériel et leur service sera totalement arrêté dans un délai qui sera fixé par décret.

Les chemins de fer pourront être autorisés, dans des conditions qui seront fixées par décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances, à prélever sur les recettes à provenir du retour d'un trafic au rail, des sommes destinées à faciliter la création et le fonctionnement des services de remplacement visés ci-dessus.

ART. 18. — Un décret fixera les conditions dans lesquelles une personne autre que le propriétaire d'un camion pourra l'affréter en tout ou en partie pour un ou plusieurs voyages.

ART. 19. — Un quart des sommes perçues sur les transports publics de marchandises, en exécution du décret-loi du 10 juillet 1935 et des dispositions qui précèdent, sera réparti entre les départements par arrêté du ministre des Travaux publics.

CHAPITRE III

Dispositions générales.

ART. 20. — A titre exceptionnel, dans le cas où les mesures adoptées pour réaliser la coordination des transports conduiraient à supprimer un service routier reconnu comme faisant un double emploi onéreux avec d'autres services plus utiles, sans possibilité de reporter sur une autre relation l'activité du service supprimé, les dispositions ci-après pourront être appliquées en vue de faciliter la réalisation de la coordination ;

Le matériel de l'entreprise intéressée pourra être repris pour une somme au plus égale à la part non amortie de son prix d'acquisition, compte tenu des révisions générales. Les installations reconnues nécessaires à l'exploitation, et dont le propriétaire justifierait ne plus avoir l'emploi, pourront également être reprises dans les mêmes conditions.

Le payement de l'indemnité de reprise sera à la charge de l'entreprise ou des entreprises appelées à bénéficier de la suppression du service, sauf contribution bénévole des départements intéressés. Le montant de l'indemnité, et, le cas échéant, sa répartition entre les entreprises appelées à la payer, seront fixés, à défaut d'accord, par trois experts désignés à la majorité par le conseil supérieur des transports. Le ministre pourra, s'il le juge utile, demander à ce collège d'experts une deuxième délibération, mais la décision ainsi obtenue sera définitive.

Le cas échéant, les autorisations à délivrer aux entreprises intéressées seront subordonnées à l'exécution des décisions des experts.

Dans le cas où l'entreprise intéressée à procéder à la reprise du matériel et des installations d'un service routier à supprimer serait un réseau de chemin de fer d'intérêt général ou une entreprise subventionnée par l'Etat, le ministre des Travaux publics pourra l'autoriser à procéder à cette

reprise. De même, le cas échéant, les départements ou les communes pourront donner la même autorisation aux entreprises concédées ou subventionnées par eux.

ART. 21. — Les départements pourront utiliser, en vue de faciliter l'aboutissement de la coordination, à l'organisation de services automobiles subventionnés ou aux opérations de résiliation ou de reprise prévues respectivement par les articles 9 et 20 ci-dessus, tout ou partie des sommes qui leur auront été affectées par le ministre des Travaux publics en exécution des décrets-lois des 30 octobre 1935 et 8 juillet 1937 ainsi que du présent décret.

ART. 22. — Toutes les entreprises de transports publics par fer et par route sont tenues au versement d'une cotisation destinée à couvrir les dépenses des comités techniques départementaux et du secrétariat du comité de coordination des transports ferroviaires et routiers du conseil supérieur des transports. Le montant et les modalités de recouvrement et d'affectation de cette cotisation seront fixés par décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances.

ART. 23. — L'article 322 bis du code de l'enregistrement est complété par un numéro 5 ainsi conçu :

5° Tous actes ayant exclusivement pour objet la coordination des transports ferroviaires et routiers prévus par le décret-loi du 31 août 1937 et s'y référant expressément.

ART. 24. — Par modification au décret-loi du 1^{er} juillet 1937 relatif à la prévention et à la répression des augmentations illégitimes des prix, le conseil supérieur des transports et les comités techniques départementaux des transports seront substitués, en ce qui concerne l'augmentation des tarifs de transports publics par route de voyageurs et de marchandises, respectivement au comité national et aux commissions départementales de surveillance des prix.

ART. 25. — A partir de la publication du présent décret, aucun nouveau service routier de transport public ne pourra être créé sans autorisation du ministre des Travaux publics donnée après avis du comité technique départemental des transports et du conseil supérieur des transports, sous réserve des cas visés à l'article 11 ci-dessus.

Le ministre des Travaux publics pourra, dans les mêmes conditions, retirer l'autorisation visée aux chapitres 1 et 2 qui précèdent et au présent article, en cas d'inobservation des prescriptions imposées par cette autorisation.

Le ministre des Travaux publics aura toutefois la faculté de déléguer les pouvoirs visés aux deux alinéas qui précèdent, au préfet, statuant après avis du comité technique départemental, dans des limites qui seront fixées par décret.

ART. 26. — Les contraventions aux dispositions du présent décret et des décrets et arrêtés pris pour son exécution seront punies d'une amende de 10 à 200 fr. par infraction constatée. En outre, les infractions aux dispositions du premier alinéa de l'article 25 ci-dessus seront sanctionnées, en cas de récidive, par le retrait, pendant une période allant de trois mois à un an, pour les véhicules du contrevenant ayant fait l'objet d'un procès-verbal, du récépissé de déclaration de mise en circulation prévu par l'article 28 du décret du 31 décembre 1922.

ART. 27. — Les infractions au présent décret, aux décrets à intervenir en exécution dudit décret, ainsi que celles relatives aux décrets-lois des 19 avril 1934 et 10 juillet 1935 et aux règlements d'administration publique intervenus ou à intervenir pour l'exécution desdits décrets-lois, seront poursuivies par tous les agents ayant qualité pour dresser des

procès-verbaux en matière de police du roulage, notamment par la gendarmerie.

Les personnes désignées par le conseil supérieur des transports et les comités techniques départementaux dans des conditions qui seront fixées par décret pourront également verbaliser en cas d'infraction au présent décret et aux décrets-lois et règlements ci-dessus visés.

ART. 28. — Indépendamment des sanctions prévues, par l'article 26 ci-dessus et par le décret-loi du 30 octobre 1935 relatif aux infractions à la coordination des transports, les contraventions aux dispositions légales et réglementaires intervenues ou à intervenir en matière de coordination des transports ferroviaires et routiers pourront donner lieu au versement immédiat d'une somme de 200 fr. au maximum par décision prise par le préfet sur le vu du procès-verbal de contravention et sur la proposition unanime du comité technique départemental.

Un décret déterminera les conditions d'application du présent article.

ART. 29. — Les comités techniques départementaux des transports sont dotés de la personnalité civile.

ART. 30. — Toutes mesures complémentaires tendant à assurer la coordination des transports ferroviaires et routiers seront prises par décrets.

ART. 31. — Sont abrogés, à dater du présent décret, les articles 2, 3, 4, 5, et 11 du décret-loi du 19 avril 1934.

ART. 32. — Dans un délai de trois mois à compter de la publication du présent décret, il sera procédé, par décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances, à la codification des différents décrets-lois relatifs à la coordination des transports ferroviaires et routiers.

TITRE II

COORDINATION DES TRANSPORTS PAR FER ET PAR EAU.

ART. 33. — Sans préjudice des obligations résultant du décret-loi du 15 mai 1934 et des textes subséquents, tout transporteur par eau, signataire d'un contrat au tonnage, devra obligatoirement faire exécuter une fraction des transports prévus à ce contrat par des patrons bateliers.

Cette fraction sera fixée périodiquement pour chacune des régions définies par l'article premier du décret du 28 octobre 1934, par arrêté du ministre des Travaux publics, sur proposition de l'ingénieur en chef centralisateur et après avis de la commission centrale de surveillance instituée par l'article 6 du décret du 20 août 1936.

ART. 34. — Les transports ainsi réservés aux patrons bateliers feront l'objet de conventions au voyage passées entre le signataire du contrat au tonnage et le patron batelier selon les modalités de fonctionnement des bureaux d'affrètement telles qu'elles ont été fixées par la loi du 18 juillet 1936 et les textes subséquents, et au prix de fret fixé par les commissions régionales instituées par l'article 3 de la même loi.

ART. 35. — Le présent décret n'est pas applicable aux transports effectués par des étrangers, et ayant leur origine hors de France.

ART. 36. — Les peines prévues à l'article 9 du décret du 30 juin 1934 sur la réglementation de l'affrètement sont applicables en cas d'infraction aux dispositions du présent décret.

ART. 37. — Des décrets pris sous le contreseing du ministre des Travaux publics et du ministre du Commerce fixeront les conditions d'application des articles 3 et 34 ci-dessus.

TITRE III

CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS

ART. 38. — Il est institué auprès du ministre des Travaux publics un conseil supérieur des transports.

ART. 39. — Le conseil supérieur des transports est saisi : des programmes de création ou de suppression de services publics de transports ;

des programmes de liaison ou de raccordement entre les diverses voies de communication ;

des programmes de travaux et de matériels dans la mesure où ils sont susceptibles de modifier la situation relative des divers modes de transports ;

des mesures générales de police, de sécurité et d'assurances ;

des questions tarifaires et notamment de celles qui sont de nature à intéresser la situation relative des divers modes de transports ;

des questions de rendement des divers modes de transports et de leur utilisation notamment par les services publics ;

de la coordination des divers modes de transports.

Le conseil supérieur des transports donne également son avis sur les questions dont les ministres intéressés jugent utile de le saisir. Il peut notamment être consulté sur les questions relatives aux contrats collectifs, aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraite du personnel des entreprises de transport.

ART. 40. — Le Conseil supérieur des transports reçoit, en outre, et dans la mesure où ils ne sont pas déjà rappelés ci-dessus, les rôles et les attributions :

Du Conseil supérieur des chemins de fer tel qu'il avait été organisé par le décret du 14 novembre 1924, modifié par divers décrets subséquents et dont les articles 11 à 32 restent en vigueur ;

Du comité de coordination des transports ferroviaires et routiers tel qu'il avait été institué par le décret-loi du 19 avril 1934 ;

Du comité central de coordination des transports par fer et par eau tel qu'il avait été institué par le décret-loi du 15 mai 1934.

Ainsi que, sauf pour les questions visées à l'article 45, ceux :

Du comité supérieur de coordination des transports institué par le décret du 9 juillet 1935 ;

Du comité de coordination des transports par fer, par mer et par air institué par le décret-loi du 30 octobre 1935.

Certains de ces rôles et attributions seront délégués à des comités permanents qui seront à cet effet créés au sein du Conseil par arrêté du ministre des Travaux publics et éventuellement du ministre compétent en ce qui concerne le mode de transport intéressé

Il sera notamment institué :

Un comité des chemins de fer pour les rôles et attributions visés par le décret-loi du 31 août 1937 approuvant la convention du même jour entre l'État et les grands réseaux des chemins de fer d'intérêt général et les syndicats des chemins de fer de ceinture ;

Un comité de coordination des transports ferroviaires et routiers et un comité de coordination des transports par fer et par eau, respectivement pour les rôles et attributions visés aux titres I^{er} et II du présent décret.

ART. 41. — Le Conseil supérieur peut, avec l'agrément du ministre des Travaux publics, et dans les limites fixées par

un règlement d'administration publique, déléguer l'examen, l'étude ou le contrôle de certaines affaires ou catégories d'affaires à une commission permanente générale.

Les délibérations de cette commission sont soumises à une procédure analogue à celle du Conseil lui-même ; il est rendu compte de ces délibérations à la prochaine séance du Conseil supérieur.

ART. 42. — Le président du Conseil supérieur des transports est nommé par décret rendu en Conseil des ministres, sur la proposition du ministre des Travaux publics.

Les présidents des comités créés aux termes de l'article 40 sont nommés par arrêté du ministre des Travaux publics et pris parmi les membres du Conseil, à l'exception de deux au plus qui pourront être choisis en dehors du Conseil.

Le Conseil supérieur des transports comprend, en sus de son président et des présidents du comité, pris en dehors de son sein, 81 membres, savoir :

18 membres représentant les entreprises de transport ;

9 membres représentant le personnel de ces entreprises ;

27 membres représentant les usagers ;

27 membres représentant les administrations publiques.

Tout membre qui n'exerce plus les fonctions à raison desquelles il a été nommé cesse de plein droit de faire partie du Conseil supérieur ; il est remplacé par un membre nouveau désigné dans les mêmes conditions que celui qu'il remplace.

Le ministre peut, à l'occasion de l'étude de problèmes spécifiquement désignés, appeler toutes personnalités compétentes à participer à titre consultatif aux travaux des comités.

ART. 43. — La direction générale des chemins de fer au ministère des Travaux publics est remplacée par une direction générale des chemins de fer et des transports, à laquelle sont transférées les attributions actuelles de la direction générale des chemins de fer et qui est, en outre, chargée de toutes les questions de coordination, sauf de celles visées au deuxième alinéa de l'article 45 ci-dessus.

Le directeur général des chemins de fer et des transports au ministère des Travaux publics siège au Conseil supérieur comme commissaire du Gouvernement.

Chaque année, le ministre des Travaux publics désigne, sur la proposition du directeur général des chemins de fer et des transports, les fonctionnaires par qui le commissaire du Gouvernement peut se faire suppléer auprès du Conseil supérieur.

ART. 44. — Les avis du Conseil sont pris à la majorité des voix des membres présents ou représentés. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Les délibérations du Conseil sont soumises à l'approbation du ministre des Travaux publics et éventuellement des autres ministres intéressés. Il ne peut être pris de décision contraire à un avis du Conseil supérieur ou de sa commission permanente qu'après une seconde délibération.

Le ministre des Travaux publics ou le ministre intéressé est autorisé à déléguer au Conseil supérieur le pouvoir de décision qui lui appartient dans des cas limitativement désignés par décret rendu en Conseil des ministres, sur sa proposition. Dans ce cas, les délibérations du Conseil sont exécutoires de plein droit s'il n'y est pas fait opposition, dans le délai d'un mois, par le ministre compétent, en ce qui concerne le mode de transport intéressé.

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Faute par le Conseil de délibérer dans les délais qui seront fixés par le ministre pour les affaires dont il aurait été saisi par lui, il sera statué par le ministre compétent après mise en demeure.

Faute par une entreprise de transport de se conformer à une décision ministérielle prise dans les formes prévues au présent article, le ministre compétent notifie à cette entreprise une mise en demeure à la suite de laquelle il peut être procédé, aux frais du transporteur et dans les conditions fixées par ladite mise en demeure, à l'exécution d'office des mesures prescrites.

ART. 45. — Jusqu'à l'intervention d'un décret pris en Conseil des ministres, les questions soumises pour examen par le ministre des Travaux publics au comité de coordination des transports de la région parisienne créé par le décret-loi du 30 juillet 1937, ne sont pas de la compétence du Conseil supérieur des transports. Toutefois le décret prévu à l'article 5 dudit décret-loi précisera les rapports qui devront, dès maintenant, être établis entre le comité et le Conseil supérieur des transports.

Ne sont pas de la compétence du Conseil supérieur, les questions relatives aux transports entre la France et l'étranger, l'Algérie, les colonies, les territoires sous protectorat ou sous mandat, ainsi que les problèmes concernant les transports entre ces divers pays qui continuent à ressortir au comité supérieur de coordination des transports.

ART. 46. — Des décrets contresignés par le ministre des Travaux publics, le ministre de l'Air, le ministre chargé de la marine marchande et le ministre des Finances, fixeront les détails d'organisation et de fonctionnement du Conseil et notamment de son secrétariat général.

Ils préciseront en particulier :

Les conditions dans lesquelles les membres du Conseil pourront se faire suppléer en cas d'empêchement ;

La composition des comités visés à l'article 40 ;

L'adaptation des règles de compétence et de fonctionnement des organismes que le Conseil supérieur remplace, de manière à assurer la continuation du rôle qu'ils jouaient.

ART. 47. — Les frais de fonctionnement du Conseil supérieur des transports comprennent des dépenses de matériel et les dépenses de personnel ci-après :

a) Les traitements, émoluments divers et indemnités du personnel du secrétariat général,

b) Les jetons de présence des membres de ce Conseil,

c) Les traitements, émoluments divers et indemnités du personnel du commissariat du gouvernement et des comités constitués dans le sein du Conseil supérieur.

Ces divers émoluments et indemnités sont fixés par décret pris sous le contreseing des ministres des Travaux publics et des Finances. Toutefois, en ce qui concerne le personnel actuellement en fonctions auprès du Conseil supérieur des chemins de fer et des divers comités intégrés dans le Conseil supérieur des transports, ces rétributions restent fixées et réglées, sauf revisions ultérieures par décret contresigné des ministres des Travaux publics et des Finances, dans les conditions antérieurement arrêtées.

Ces dépenses seront imputées à un chapitre spécial du budget du ministère des Travaux publics. Leur montant en sera remboursé à l'État par la Société nationale des chemins de fer français et les diverses entreprises de transports de toute nature, dans les conditions qui seront fixées par décret pris sous le contreseing du ministre des Finances.

ART. 48. — L'article 96 du Code du travail est modifié comme suit :

Dans les établissements soumis au contrôle technique du ministère des Travaux publics, les attributions des inspecteurs du travail sont confiées aux fonctionnaires chargés de ce contrôle, lesquels sont placés à cet effet, sauf en ce qui concerne les entreprises de chemins de fer d'intérêt général, de voies ferrées d'intérêt local et les entreprises de transports publics par automobiles, sous l'autorité du ministre du Travail.

ART. 49. — Les organismes intégrés, tant dans les services du Conseil supérieur des transports que dans ceux des commissariats du gouvernement près dudit Conseil et près du Conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français continueront à fonctionner, avec leur composition au 1^{er} août 1937, conformément aux dispositions en vigueur antérieurement au présent décret, jusqu'à l'entrée en fonctions des organismes nouveaux, sans que la date ainsi déterminée puisse être antérieure au 1^{er} janvier 1938.

ART. 50. — Sont abrogées toutes dispositions législatives ou réglementaires contraires au présent décret.

ART. 51. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 30 juin 1937.

ART. 52. — Le président du Conseil, le ministre des Travaux publics, le ministre des Finances, le ministre de l'Intérieur, le ministre de la Justice, le ministre de la Défense nationale et de la Guerre, le ministre de l'Air, le ministre du Travail, le ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones et le ministre du Commerce sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal Officiel*.

Fait à Paris, le 31 août 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du Conseil,

CAMILLE CHAUTEUPS.

Le ministre des Travaux publics,
HENRI QUEUILLE.

Le ministre des Finances,

GEORGES BONNET.

Le ministre de l'Intérieur,
MARX DORMOY.

Le ministre de la Justice,

VINCENT AURIOL.

*Le ministre de la Défense nationale
et de la Guerre,*
EDOUARD DALADIER.

Le ministre de l'Air,

PIERRE COT

Le ministre du Travail,
ANDRÉ FÉVRIER.

Le ministre des Postes, Télégraphes

et Téléphones,

JEAN LEBAS.

Le ministre du Commerce,
FERNAND CHAPSAL.

LÉGION D'HONNEUR

Le Président de la République française,
Vu la déclaration du conseil de l'ordre en date du 28 juillet 1937, portant que les promotions et nominations dans la Légion d'honneur comprises dans le présent décret sont faites en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur;

Sur le rapport du garde des Sceaux, ministre de la Justice, et sur la proposition du grand chancelier de la Légion d'honneur,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Sont promus au grade d'officier de la Légion d'honneur :

MM.

.....
Pigelet (Ernest-Edmond), ingénieur en chef honoraire des Ponts et Chaussées. Chevalier de la Légion d'honneur du 19 septembre 1920.
.....

Fait à Paris, le 31 juillet 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le garde des Sceaux, ministre de la Justice,
VINCENT AURIOL.

Vu pour l'exécution :
Le grand Chancelier,
Général NOLLET.

Par décret en date du 12 août 1937, rendu sur la proposition du ministre des Colonies,

Vu la déclaration du Conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur, en date du 3 août 1937, portant que les promotions et nominations faites aux termes du présent décret n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

A été nommé dans l'ordre national de la Légion d'honneur, au titre civil :

Au grade de chevalier,

M.

Bosc (Jean-Philippe), inspecteur général des Travaux publics de l'Afrique équatoriale française; 24 ans 4 mois de services, dont 3 ans 1 mois 21 jours de majoration pour services civils hors d'Europe et 2 ans de majoration pour mobilisation.

Par décret en date du 25 août 1937, rendu sur la proposition du ministre des Colonies,

Vu la déclaration du Conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur en date du 3 août 1937, portant que les promotions et nominations faites aux termes du présent décret n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur;

Vu la loi du 7 juillet 1927 et la délibération du Conseil des ministres en date du 25 août 1937,

A été nommé dans l'ordre national de la Légion d'honneur, au titre civil :

Au grade de chevalier,

Banzul (Vincent-Louis), ingénieur des Ponts et Chaussées, secrétaire général de l'Office du Niger; 17 ans 7 mois 17 jours de services dont 2 ans 1 mois 20 jours de majoration pour mobilisation. Titres exceptionnels : ingénieur de grande valeur, possédant à fond les techniques multiples et délicates dont l'œuvre immense entreprise au Niger d'aménagement hydro-agricole et de colonisation exige l'application. Apporte au succès de cette œuvre une part de premier plan, le gage d'une foi ardente et d'un travail incessant.

NOMINATIONS — RADIATIONS MISES A LA RETRAITE - DIVERS

Cabinet du sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics

Par arrêté du sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics, MM. Bailloud et Lalba-Lacoste ont été chargés de mission au cabinet du sous-secrétaire d'Etat, à dater du 22 juin 1937.

Par arrêté en date du 2 août 1937, et par modification aux dispositions de l'arrêté du 17 juin 1937, le nombre maximum des candidats nouveaux à inscrire au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef hors classe a été porté de 2 à 3 en ce qui concerne les ingénieurs appartenant aux cadres de l'activité et payés sur le budget ordinaire du ministère des Travaux publics.

Aux termes d'un arrêté en date du 2 août 1937, le tableau d'avancement des ingénieurs des mines a été fixé à nouveau ainsi qu'il suit pour 1937, savoir :

.....
Pour le grade d'ingénieur en chef hors classe.

MM. Descombes,
Lafay,
Richard.

.....
Par arrêté en date du 2 août 1937, M. Richard, ingénieur en chef des Mines de 1^{re} classe, a été promu au grade d'ingénieur en chef hors classe des Mines, à compter du 31 juillet 1937.

.....
Par décret en date du 29 juillet 1937, M. Bachellery (Henri-Joseph-André), ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Mines, retraité de la compagnie des chemins de fer du Midi où il était placé dans la situation de congé hors cadres, a été rayé à partir du 1^{er} janvier 1937 du cadre des ingénieurs au corps des Mines.

.....
Par décision en date du 9 août 1937 a été fixée au 1^{er} octobre 1937 la date de la cessation effective des services de M. Doniol (Paul-Joseph), ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1^{er} octobre 1936 et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

.....
Par décision en date du 9 août 1937, a été fixée au 1^{er} octobre 1937 la date à laquelle cessera effectivement ses services M. Perrissoud, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Digne, admis à la retraite à dater du 1^{er} avril 1937 et maintenu en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.

Par décrets en date du 4 septembre 1937, rendus sur la proposition du ministre des Travaux publics :

M. Le Besnerais, directeur de l'exploitation de la compagnie du chemin de fer du Nord, est nommé directeur général de la société nationale des chemins de fer.

M. Surleau, directeur des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, est nommé directeur général adjoint de la société nationale des chemins de fer.

.....
Par décret en date du 2 septembre 1937, rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics, M. Grimpret (Cyrille), inspecteur général des Ponts et Chaussées, président du conseil de réseau des chemins de fer de l'Etat, est nommé, pour six ans, vice-président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français.

.....
Par décret en date du 3 septembre 1937, rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics, M. René Claudon, conseiller d'Etat en service extraordinaire, directeur général des chemins de fer et des transports au ministère des Travaux publics.

.....
Par décret du 4 septembre 1937, le titre de professeur honoraire à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées a été conféré à M. d'Ocagne, inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, ancien professeur titulaire des chaires de géométrie et de topométrie à ladite Ecole.

.....
Par arrêté en date du 16 septembre 1937, M. A. Porches, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a été délégué, à titre de mission temporaire, non rétribuée, dans les fonctions de commissaire technique de l'Exposition internationale de Paris 1937, en remplacement de M. F. Surleau, appelé à d'autres fonctions.

.....
Par décision ministérielle du 2 octobre 1937, a été fixée au 16 octobre 1937 la date à laquelle cessera effectivement ses services M. Dubois, inspecteur général de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, président de la 4^e section du conseil général des Ponts et Chaussées, admis à la retraite à dater du 1^{er} avril 1937 et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.

En conséquence, a été également fixée au 16 octobre 1937 la date à laquelle prendront effet :

1^o L'arrêté du 3 juin 1937 par lequel M. Lipmann, inspecteur général de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, a été nommé président de la 4^e section du Conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. Dubois ;

2^o Le décret du 11 juin 1937 par lequel M. Guyot, inspecteur général de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, en remplacement numérique de M. Dubois ;

3^o Le décret du 11 juin 1937 par lequel M. Lévêque, ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, a été

nommé inspecteur général de 2^e classe des Ponts et Chaussées, en remplacement numérique de M. Guyot;

4^o Le décret du 11 juin 1937 par lequel M. Fischer, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, a été nommé directeur du port autonome de Bordeaux, en remplacement de M. Lévêque;

5^o L'arrêté du 11 juin 1937 par lequel M. Fischer, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, a été chargé des fonctions d'ingénieur en chef du port autonome de Bordeaux et du service maritime du département de la Gironde, en remplacement de M. Lévêque.



Par décision ministérielle du 23 septembre 1937, a été fixée au 1^{er} octobre 1937, sur la demande de l'intéressé, par application de l'article 115 de la loi du 29 avril 1926, la date à laquelle M. Aubry, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Caen, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1^{er} octobre 1937 par décret du 15 août 1937, cessera effectivement ses fonctions.



Liste des élèves ingénieurs sortant de l'École nationale supérieure des Mines auxquels a été accordé le diplôme d'ingénieur au corps des Mines.

Par arrêté du 2 octobre 1937, le diplôme d'ingénieur au corps des Mines a été accordé aux élèves ingénieurs sortant de l'École nationale supérieure des Mines, dont les noms suivent, savoir :

MM. Gueronik (Sacha-Raymond),
Eyssautier (Louis-Charles),
Couture (Jean-Désiré).

Fixation du nombre des places mises au concours pour l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des Travaux publics de l'Etat (service des Ponts et Chaussées) comme élèves ingénieurs à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Par arrêté du 22 septembre 1937 et par modification aux dispositions de l'arrêté du 22 mai 1937, le nombre des places mises au concours du 7 juin 1937 pour l'admission des ingénieurs et ingénieurs adjoints des Travaux publics de l'Etat (service des Ponts et Chaussées) comme élèves ingénieurs à l'École nationale des Ponts et Chaussées, a été fixé à quatre.



Par décret en date du 3 octobre 1937, M. Pousse (Marcel), ingénieur des Travaux publics de l'Etat, a été nommé ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 16 octobre 1937.



Cabinet du ministre

Par arrêté en date du 10 octobre 1937, M. Pierre Queuille a été nommé chef du secrétariat particulier du ministre des Travaux publics.



Par décision du 15 octobre 1937, conformément aux dispositions de l'article 115 de la loi du 29 avril 1926, a été fixée au 1^{er} janvier 1938, sur la demande de l'intéressé, la date à laquelle M. Aubertin, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Vesoul, admis à la retraite à dater du 26 octobre 1937, cessera effectivement ses services.



MUTATIONS

Aux termes d'un arrêté en date du 27 juillet 1937, M. Girard, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à Mont-de-Marsan, adjoint à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département des Landes, sera mis à la disposition du ministère des Colonies pour être affecté à un emploi de son grade en Afrique équatoriale française.

Il sera placé, pour une durée de cinq ans, à dater du 1^{er} août 1937, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.



Par arrêté du 27 juillet 1937, M. Legoux (Georges), ingénieur ordinaire de 2^e classe des Ponts et Chaussées, placé dans la situation de congé hors cadres auprès de la compagnie des chemins de fer de l'Est, a été réintégré dans les cadres de l'administration des Travaux publics et mis à la disposition du réseau des chemins de fer de l'Etat.

M. Legoux a été placé pour une période de cinq ans, à dater du 1^{er} juillet 1937, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Par décision en date du 27 juillet 1937, a été fixée au 16 août 1937 la date à laquelle cessera définitivement ses services, M. Languereau, ingénieur en chef de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, admis à la retraite à dater du 1^{er} avril 1937 et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.

En conséquence, a également été fixée au 16 août 1937 la date à laquelle prendra effet l'arrêté du 3 juin 1937 par lequel M. Favier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à la résidence d'Avignon, des services précédemment confiés à M. Languereau.



Par décision en date du 27 juillet 1937, a été fixée au 16 août 1937 la date à laquelle cessera définitivement ses services M. Pascalon, ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, admis à la retraite à dater du 1^{er} avril 1937 et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.

En conséquence, ont été également fixées au 16 août 1937 :

1° La date à laquelle prendra effet l'arrêté du 7 avril 1937 par lequel M. *Kirchner*, ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, a été chargé à la résidence de Lyon, des services précédemment confiés à M. Pascalon ;

2° La date à partir de laquelle M. *Kirchner*, nommé ingénieur en chef de 2° classe des Ponts et Chaussées à dater du 16 avril 1937 par décret du 15 avril 1937 recevra le traitement de son nouveau grade.

Par arrêté du 29 juillet 1937, M. *Lapébie*, ingénieur ordinaire de 2° classe des Ponts et Chaussées, précédemment mis à la disposition du ministère des Colonies pour être affecté à un emploi de son grade en Afrique équatoriale française, a été maintenu, pour une nouvelle période de cinq ans, à dater du 30 septembre 1934, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Par arrêté en date du 9 août 1937, M. *Alix*, ingénieur ordinaire de 2° classe des Ponts et Chaussées à Compiègne, a été chargé, à compter du 1^{er} juillet 1937, en plus de ses attributions, de l'intérim des services de voies navigables dont il assumait antérieurement la charge.

Aux termes d'un arrêté du 18 août 1937, M. *Siegfried*, ingénieur ordinaire de 2° classe des Ponts et Chaussées à Nantes, sera chargé, à dater du 1^{er} octobre 1937, à la résidence de Strasbourg, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Callet, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1° Arrondissement de Strasbourg du service de la navigation du Rhin ;

2° Contrôle d'études et travaux du quadruplement de la ligne de Blainville à Sarrebourg (section de Blainville à Avricourt) et de la ligne de Graffenstaden au port de Strasbourg avec gare de triage intermédiaire et raccordement vers Gronenbourg.

Il sera affecté, en outre, au service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Par arrêté du 18 août 1937, M. *Lizée* (Jacques), ingénieur ordinaire de 2° classe des Ponts et Chaussées à Madagascar, remis sur sa demande par le ministère des Colonies à la disposition de l'administration des Travaux publics, a été adjoint, à dater du 1^{er} octobre 1937, à la résidence d'Evreux, à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département d'Eure-et-Loir, en remplacement de M. Long-Depaquit, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 18 août 1937, M. *Grand* (Marc), ingénieur ordinaire de 3° classe des Ponts et Chaussées à Guelma, remis par le gouvernement général de l'Algérie à la disposition de l'administration des Travaux publics, a été chargé, à dater du 16 août 1937, à la résidence de Douai, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Herremann, appelé à une autre destination, savoir :

1° Arrondissement de Douai du service ordinaire du département du Nord ;

2° Arrondissement de Douai du service des voies navigables dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Il sera attaché en outre au service hygrométrique et d'annonce des crues de la partie française du bassin de l'Escaut et de l'Yser.

Par arrêté du 21 août 1937, M. *Danos*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, a été chargé, à la date du 16 août 1937, à la résidence de Saint-Flour, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Cantal, en remplacement de M. Clément, appelé à une autre destination.

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

Par arrêté du 21 août 1937, M. *Charrueau* (André), ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Paris, secrétaire de la 1^{re} section du Conseil général des Ponts et Chaussées, a été désigné pour assurer l'intérim, à compter du 1^{er} octobre 1937, des fonctions d'ingénieur en chef chargé du secrétariat du Conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. Doniol, retraité.

M. Charrueau assurera également l'intérim des fonctions de secrétaire général du Conseil supérieur des Travaux publics.

Par arrêté du 21 août 1937, M. *Davin* (Marcel), ingénieur ordinaire de 2° classe des Ponts et Chaussées à Laval, a été adjoint, à dater du 16 août 1937, à la résidence de Paris, à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du service de la navigation de la Seine (3^e section).

Par arrêté du 25 août 1937, M. *Robert* (Étienne-Jean-Jules), ingénieur ordinaire de 3° classe des Ponts et Chaussées à Rodez, a été chargé, à la résidence de Perpignan, à dater du 1^{er} octobre 1937, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département des Pyrénées-Orientales, en remplacement de M. Reynaud, admis à la retraite.

Par arrêté en date du 1^{er} septembre 1937, M. *Gazet*, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a été nommé chargé de mission au ministère de la Santé publique, à titre temporaire, pour remplir les fonctions de chef adjoint du service de contrôle technique des projets et marchés de travaux subventionnés par ce ministère.

Par arrêté du 3 septembre 1937, M. *Dumay* (Lucien-Henri), ingénieur ordinaire de 3° classe des Ponts et Chaussées, destiné au service colonial, a été mis, à dater du 1^{er} septembre 1937, à la disposition du ministère des Colonies pour être affecté en Afrique occidentale française à un emploi de son grade au service de l'Office du Niger.

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

Par arrêté du 3 septembre 1937, M. *Juzau* (André-Pierre-Charles), ingénieur ordinaire de 3° classe des Ponts et Chaussées, destiné au service colonial, a été mis, à dater du 1^{er} septembre 1937, à la disposition du ministère des Colonies pour être affecté à un emploi de son grade en Indochine.

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

Par arrêté du 2 septembre 1937, M. *Lazard* (Raymond), ingénieur ordinaire de 2^e classe des Ponts et Chaussées, précédemment détaché au service des Travaux publics des Colonies, remis à la disposition du ministère des Travaux publics pour compter du 1^{er} novembre 1937, a été réintégré, pour ordre, dans les cadres de son administration d'origine et mis, à compter du 1^{er} novembre 1937, à la disposition du ministère des Affaires étrangères pour être affecté au service de la régence de Tunis comme chef de l'arrondissement des Travaux publics de Sfax.

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

Par décision ministérielle en date du 10 septembre 1937, a été fixée au 16 septembre 1937 la date à laquelle cessera définitivement ses services M. *Lombard*, ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, admis à la retraite à dater du 1^{er} avril 1937 et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.

En conséquence, ont été également fixées au 16 septembre 1937 :

1° La date à laquelle prendra effet l'arrêté du 7 avril 1937, par lequel M. *Soleil*, ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées, a été appelé à remplacer M. Lombard à la résidence de La Rochelle;

2° La date à laquelle prendra effet l'arrêté du 7 avril 1937, par lequel M. *Beau* (François), ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à la résidence de Compiègne, des services précédemment confiés à M. Soleil;

3° A la date à partir de laquelle M. *Beau*, nommé ingénieur en chef de 2^e classe des Ponts et Chaussées, à dater du 16 avril 1937, par décret du 15 avril 1937, recevra le traitement de son nouveau grade.

Aux termes d'un arrêté en date du 11 septembre 1937, M. *Bressot* (Paul-Marie), ingénieur en chef hors classe des Ponts et Chaussées à Arras, sera chargé, à la résidence de Paris, à dater du 16 septembre 1937, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Levailant, décédé, savoir :

1° Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de la Seine;

2° Direction du contrôle des voies ferrées d'intérêt local du département de la Seine.

Aux termes d'un arrêté en date du 18 septembre 1937, M. *Maurin* (Georges-Alfred), ingénieur ordinaire de 2^e classe des Ponts et Chaussées à Montbéliard, sera chargé, à dater du 1^{er} octobre 1937, à la résidence de Mulhouse, du service du canal du Rhône au Rhin, en remplacement de M. Kirchner, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 23 septembre 1937, M. *Callet*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées du Havre, a été chargé de remplir éventuellement, depuis le 16 septembre 1937, les fonctions de directeur du port autonome du Havre, en cas d'empêchement du directeur titulaire.

Par arrêté du 2 octobre 1937, M. *Lévêque*, inspecteur général de 2^e classe des Ponts et Chaussées, a été placé, à dater du 16 octobre 1937, dans la situation de disponibilité sans traitement pour convenances personnelles.

Par arrêté en date du 2 octobre 1937, M. *Coursin*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, à dater du 1^{er} octobre 1937, à la résidence de Caen, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Aubry, admis à la retraite, savoir :

1° Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Calvados;

2° Service maritime du même département.

Par arrêté du 2 octobre 1937, M. *Antoine* (Pierre-Louis), ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées à Melun, a été chargé, à dater du 1^{er} octobre 1937, à la résidence de Paris, des fonctions de secrétaire de la 1^{re} section du Conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. Charrueau, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 2 octobre 1937, M. *Deroche* (Guy), ingénieur ordinaire de 2^e classe des Ponts et Chaussées, remis par le ministère des Colonies à la disposition de l'administration des Travaux publics, a été chargé, à dater du 1^{er} octobre 1937, à la résidence de Rodez, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de l'Aveyron, en remplacement de M. Robert, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 2 octobre 1937, M. *Deroche* (Guy), ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à Vanne, a été chargé, à dater du 1^{er} octobre 1937, à la résidence de Nantes, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Siegfried, appelé à une autre destination, savoir :

1° Arrondissement du service de navigation de la Loire (5^e section);

2° 2^e arrondissement du service maritime du département de la Loire-Inférieure.

M. Foin sera attaché, en outre, au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de la Loire (3^e, 4^e et 5^e section).

M. *Aron*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées à Sarreguemines, a été chargé, à dater du 16 octobre 1937, à la résidence de Compiègne, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Alix, appelé à une autre destination, savoir :

1° Arrondissement de Compiègne du service spécial de la navigation entre la Belgique et Paris et du service des études et travaux du canal du Nord sur Paris;

2° Service hydrométrique et d'annonce des crues de la rivière d'Oise non canalisée en amont du confluent de l'Aisne.

Par arrêté du 2 octobre 1937, M. *Cassoux* (Robert), ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Briançon, destiné au service colonial, a été désigné pour poursuivre son stage, à l'inspection générale des Travaux publics des colonies, à dater du 1^{er} octobre 1937.

Par arrêté du 3 octobre 1937, M. *Pousse*, ingénieur des Travaux publics de l'Etat à Tizi-Ouzou (service des Ponts et Chaussées), nommé ingénieur ordinaire de 3^e classe des Ponts et Chaussées par décret du 3 octobre 1937, pour prendre rang à dater du 16 octobre 1937, a été chargé, à dater du même jour, de l'arrondissement de Guelma, de la circonscription de Bône et du 2^e arrondissement de la circonscription de Bône, du contrôle V. B. des chemins de fer d'intérêt général, en remplacement de M. Grand, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 11 octobre 1937, M. *Soulès*, ingénieur ordinaire de 2^e classe des Ponts et Chaussées à Paris, a été chargé, à dater du 16 octobre 1937, à la résidence de Versailles, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Seine-et-Oise, en remplacement de M. Gazet, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 18 octobre 1937, M. *Parent*, inspecteur général de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, a été nommé président de la 2^e section du Conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. Pocard du Cosquer de Kerviler, admis à faire valoir ses droits à la retraite

Cette disposition aura son effet à dater du jour de la cessation effective des services de M. Pocard du Cosquer de Kerviler, maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

Aux termes d'un arrêté en date du 18 octobre 1937, M. *Giltay*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, remis par le ministère des Colonies à la disposition de l'administration des Travaux publics, a été chargé à la résidence d'Arras, à dater du 16 octobre 1937, du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Pas-de-Calais, en remplacement de M. Bressot, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 18 octobre 1937, M. *Pouyanne*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, précédemment mis à la disposition du gouvernement général de l'Algérie, a été réintégré, à dater du 1^{er} octobre 1937, dans les cadres de son administration d'origine et placé, sur sa demande, dans la situation de disponibilité sans traitement pour convenances personnelles.

Modifications dans la répartition des services

Organisation du service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département du Bas-Rhin

Par arrêté en date du 30 septembre 1937, le service du contrôle de l'exploitation technique des distributions d'énergie électrique dans le département du Bas-Rhin a été organisé à nouveau, à dater du 1^{er} octobre 1937, de la manière suivante, sous la direction de l'ingénieur en chef du service

ordinaire des Ponts et Chaussées de ce département, savoir :

Ingénieur

M. *Peyronnet*, ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg.

Arrondissement maritime des Landes

Par arrêté du 18 octobre 1937, a été fixé à Mont-de-Marsan, à dater du 16 octobre 1937, le siège de l'arrondissement unique du service ordinaire des Ponts et Chaussées et du service maritime des Landes.

Modifications dans l'organisation, les fonctions et la composition des Commissions, Comités, Administrations et Offices

Comité mixte permanent chargé d'étudier les questions relatives à la navigation aérienne par rapport aux distributions d'énergie électrique.

Le sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics,
Vu...

Arrête :

ARTICLE PREMIER — Sont nommés membres du comité mixte permanent chargé de l'étude des questions relatives à la protection de la navigation aérienne par rapport aux distributions d'énergie électrique :

1° Au titre de représentants du ministère des Travaux publics :

M. Suquet, président du comité technique de l'électricité.

M. Genissieu, ingénieur en chef chargé du service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

M. Blaevoet, chef du 2^e bureau à la direction de l'électricité.

2° Au titre de représentants du ministère de l'Air :

M. Lemaire, ingénieur des travaux immobiliers, représentant la direction des travaux et installations.

3° Au titre de représentants des industries électriques :

M. Ed. Roux, délégué général du syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.

ART. 2. — Sont désignés pour remplir les fonctions suivantes auprès du comité :

Président : M. Luquet, président du comité technique de l'électricité.

Vice-président : M. Hirschauer, ingénieur en chef de l'aéronautique.

Secrétaire : M. Gény, ingénieur des ponts et chaussées au service central des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

ART. 3. — L'arrêté du 18 janvier 1930 est abrogé en ce qu'il a de contraire au présent décret.

Fait à Paris, le 20 juillet 1937.

PAUL RAMADIER.

Extension des attributions de la sous-commission des projecteurs d'automobiles de la commission de réception des types de projecteurs d'automobiles et de bateaux à propulsion mécanique et nomination de deux nouveaux membres appelés à siéger dans cette sous-commission.

Par arrêté du 3 septembre 1937, la sous-commission des projecteurs d'automobiles de la commission de réception des types de projecteurs d'automobiles et de bateaux à propulsion mécanique a été habilitée à préparer le projet d'arrêté prévu par l'article 2 du décret du 12 janvier 1937 qui modifie les articles 46 et 50 du règlement d'administration publique du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local. Cette sous-commission a été habilitée en outre à émettre des avis sur les appareils ou dispositifs qui lui seront soumis par l'administration, à la demande des constructeurs autorisés, en vue de l'éclairage des véhicules et convois des voies ferrées d'intérêt local.

En vue de l'examen des affaires spéciales aux voies ferrées d'intérêt local, deux membres nouveaux ont été adjoints à la sous-commission des projecteurs d'automobiles, savoir :

M. René Roy, ingénieur en chef des ponts et chaussées adjoint à l'inspecteur général du contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

M. Beghin, directeur de la compagnie des chemins de fer départementaux.

Office National de la Navigation

Par arrêté du 3 septembre 1937, M. Théodore Tissier, vice-président du Conseil d'Etat, précédemment nommé à ce titre membre du conseil d'administration de l'office national de la navigation, a été maintenu dans ces dernières fonctions au titre des « membres désignés en raison de leur compétence », à dater du 1^{er} octobre 1937 et jusqu'au 31 décembre 1939, en remplacement de M. Robert Huet, démissionnaire.

Il a été également maintenu dans les fonctions de président dudit conseil, qui lui ont été confiées par arrêté du 17 novembre 1936 pour les années 1937-1938-1939.

Par arrêté du 3 septembre 1937, a été acceptée, à dater du 1^{er} octobre 1937, la démission de M. Robert Huet, membre du conseil d'administration de l'office national de la navigation.

Commission de Normalisation

Par arrêté du 10 septembre 1937, ont été nommés membres de la commission de normalisation pour les années 1937, 1938, 1939 et 1940, indépendamment des membres permanents prévus à l'article 2 (1^{er} et 2^e alinéas), de l'arrêté du 19 juillet 1937 et des membres désignés par le second arrêté du même jour :

M. *Willemain*, inspecteur général des ponts et chaussées, président de la commission des stocks d'hydrocarbures.

M. *Amédée Mannheim*, ingénieur des ponts et chaussées, affecté au service central de la voirie routière.



Energie électrique de la Moyennè-Dordogne

Par arrêté en date du 17 septembre 1937 du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances, a été maintenu en qualité de représentant de l'Etat au sein du conseil d'administration et des assemblées générales de la société Energie électrique de la Moyenne-Dordogne :

M. *Troté*, inspecteur général des ponts et chaussées, inspecteur général de l'hydraulique agricole, dont les pouvoirs sont venus à expiration.



Société de régularisation des forces motrices de la vallée de la Romanche

Par arrêté en date du 17 septembre 1937 du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances, ont été maintenus en qualité de représentants de l'Etat au sein du conseil d'administration de la Société de régularisation des forces motrices de la vallée de la Romanche, les membres ci-dessous désignés, dont les pouvoirs sont venus à expiration :

M. *Prince*, inspecteur général des ponts et chaussées.

M. *Grimpret*, inspecteur général des ponts et chaussées, vice-président du conseil général des ponts et chaussées.

M. *Prince* a été maintenu dans les fonctions de président du conseil d'administration et continuera de représenter l'Etat aux assemblées ordinaires ou extraordinaires de la société.



Port autonome du Havre

Décret en date du 4 août 1937 :

Sont nommés membres du conseil d'administration du port autonome du Havre :

M. *Legoux*, directeur général des chemins de fer de l'Etat, en remplacement de M. *Dautry*, démissionnaire.

M. *Lanos*, ingénieur en chef adjoint de la voie et des travaux des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. *Legoux*.

Mines domaniales de potasse d'Alsace

Par décret en date du 6 août 1937, qui prendra effet à dater du 15 septembre 1937, sont nommés membres du conseil d'administration des mines domaniales de potasse d'Alsace :

Au titre de représentants du ministère des Travaux publics.

M. *de Berc*, inspecteur général des mines, vice-président du conseil général des mines.

M. *Blum-Picard*, conseiller d'Etat directeur des mines.

M. *Claudon*, conseiller d'Etat, directeur général des chemins de fer.

M. *Crescent*, directeur des voies navigables et des ports maritimes.

Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des Travaux publics,

Vu le décret du 14 novembre 1924 fixant les conditions d'organisation du conseil supérieur des chemins de fer et du comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer, modifié par les décrets des 27 octobre 1925, 15 juin 1926, 28 juin et 31 décembre 1927, 12 mars, 8 septembre et 15 décembre 1928, 17 mars 1931, 30 décembre 1933, 1^{er} octobre 1935, 25 août 1936 et 21 février 1937 ;

Vu le décret-loi du 31 août 1937 relatif à la coordination des transports et à la création d'un conseil supérieur des transports ; vu notamment l'article 40 ;

Le Conseil d'Etat (section des finances, des affaires étrangères, de la guerre, de la marine militaire, de l'air, des pensions et des colonies, des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, du travail et de la prévoyance sociale) entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — L'article 23 du décret susvisé du 14 novembre 1924 est modifié comme suit :

« b) Soixante-quinze membres nommés par arrêté, savoir :

« Seize économistes ou financiers. »
(Le reste sans changement.)

ART. 2. — Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Rambouillet, le 23 septembre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Le ministre des Travaux publics,

HENRI QUEUILLE.

Société nationale des chemins de fer français

Par décret en date du 3 septembre 1937, rendu sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Ont été nommés membres du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français :

M. Grunebaum-Ballin (Paul), conseiller d'Etat.

M. Bouffandeau (Tony), maître des requêtes au Conseil d'Etat.

M. Toutée (Jean), maître des requêtes au Conseil d'Etat.

M. Devinat (Paul), inspecteur général de l'enseignement technique.

M. Bourgier (Paul), conseiller d'Etat en service extraordinaire, directeur du contrôle financier et des participations publiques au ministère des Finances.

M. Rueff (Jacques), directeur du mouvement général des fonds au ministère des Finances.

M. Clapier (Marcel), conseiller référendaire à la Cour des comptes.

M. Aron (Alexandre), inspecteur général des ponts et chaussées.

M. Galliot (Armand-Henri-Léon), inspecteur général des mines.

M. Crescent (Charles-Auguste), inspecteur général des ponts et chaussées.

M. Tissier (Théodore), président du comité consultatif des chemins de fer.

M. Dautry (Raoul), directeur général honoraire des chemins de fer de l'Etat.

Par décret en date du 21 septembre 1937, rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics, M. Filippi (Jean), inspecteur des finances, a été nommé secrétaire général de la Société nationale des chemins de fer français.

Par décret en date du 7 octobre 1937, M. Marlio (Louis), président de la compagnie des chemins de fer de l'Est, désigné par cette compagnie comme administrateur de la société nationale des chemins de fer français, au titre de la catégorie C de l'article 7 de la convention du 31 août 1937, est nommé vice-président du conseil d'administration de la société nationale des chemins de fer français.



Organisation du Conseil supérieur des transports

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, du ministre de l'Air et du ministre des Finances,

Vu le décret-loi du 3 août 1937, pris en application de la loi du 30 juin 1937, et relatif à la coordination des transports et à la création d'un conseil supérieur des transports,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les dix-huit membres du conseil supérieur des transports représentant les entreprises de transports comprennent :

Huit représentants de la société nationale des chemins de fer ;

Un représentant des voies ferrées d'intérêt local ;

Cinq représentants des entreprises de transport sur route, dont :

Un représentant des entreprises ayant des contrats avec l'Etat, les départements ou les communes ;

Deux représentants des entreprises de transports publics de voyageurs n'ayant pas de contrats avec l'Etat, les départements ou les communes ;

Deux représentants des entreprises de transports publics de marchandises n'ayant pas de contrats avec l'Etat, les départements ou les communes ;

Deux représentants de la navigation intérieure ;

Un représentant du cabotage ;

Un représentant des transports aériens.

Les représentants de la société nationale sont nommés par décret contresigné par le ministre des Travaux publics sur la proposition du conseil d'administration de la société nationale.

Les représentants des voies ferrées d'intérêt local, des transporteurs sur route, de la navigation intérieure, du cabotage et des transports aériens sont nommés par décret contresigné par le ministre des Travaux publics, après avis du ministre intéressé ; ils sont pris parmi les personnes portées sur des listes dressées, à la demande du ministre des Travaux publics, par les principales organisations professionnelles afférentes aux intérêts à représenter.

Chacune des organisations professionnelles visées à l'alinéa précédent devra inscrire sur la liste établie par elle trois noms par siège à remplir, le ministre intéressé restant libre de provoquer de nouvelles inscriptions, s'il juge qu'aucune des personnes ne satisfait aux conditions nécessaires.

Un représentant des entreprises de transport sur route devra être un entrepreneur employant au plus la main-d'œuvre familiale, un compagnon et un apprenti, et un représentant de la navigation intérieure devra être un patron batelier.

ART. 2. — Les neuf membres du conseil supérieur des transports représentant le personnel des entreprises de transport comprennent :

Quatre représentants du personnel des chemins de fer d'intérêt général ;

Un représentant du personnel des voies ferrées d'intérêt local ;

Un représentant du personnel des transports sur route ;

Un représentant du personnel de la navigation intérieure ;

Un représentant du personnel du cabotage ;

Un représentant du personnel des transports aériens.

Les représentants du personnel sont nommés par décret contresigné par le ministre des Travaux publics, après avis du ministre intéressé ; ils sont pris parmi les personnes portées sur des listes dressées, à la demande du ministre des Travaux publics, par les organisations professionnelles les plus représentatives, à raison de trois noms par siège à pourvoir.

ART. 3. — Les vingt-sept membres du conseil supérieur des transports représentant les usagers comprennent :

a) Six représentants du commerce, dont :

Quatre représentants des Chambres de commerce ;

Un représentant des grands ports français ;

Un représentant des organisations spécialisées dans le commerce du transport ;

b) Six représentants de l'industrie, dont :

Un représentant de l'industrie minière ;

Un représentant de la métallurgie ;

Un représentant de l'industrie des textiles ;

Un représentant de la construction mécanique;
Un représentant de l'industrie chimique;
Un représentant de l'industrie des travaux publics et du bâtiment;

c) Six représentants de l'agriculture, dont :
Deux représentants des Chambres d'agriculture;
Deux représentants des associations agricoles les plus représentatives;
Un représentant de la coopération et de la mutualité agricole;
Un membre de l'académie d'agriculture;

c) Six représentants de l'agriculture, dont :
Un représentant des associations régulières constituées de tourisme;
Un représentant des organisations de sports et loisirs;
Un représentant des associations régulières constituées de presse;
Un représentant des associations régulièrement constituées de voyageurs de commerce;
Un représentant de la mutualité;
Deux représentants désignés par l'office national des anciens combattants, des mutilés et pupilles de la nation;

e) Deux représentants des puissances concédantes, dont :
Un président de conseil général;
Un maire.

Ces membres sont nommés par décret contresigné par le ministre des travaux publics.

Les membres des catégories *a*, *b*, *c*, *d*, représentant des organisations professionnelles ou des associations sont pris parmi les personnes portées sur des listes dressées à la demande du ministre des Travaux publics par les principales associations professionnelles afférentes aux intérêts à représenter.

Chacune de ces associations professionnelles devra inscrire sur la liste établie par elles trois noms par siège à pourvoir, le ministre restant libre de provoquer de nouvelles inscriptions, s'il juge qu'aucune des personnes ne satisfait aux conditions nécessaires.

ART. 4. — Les vingt-sept membres du conseil supérieur des transports représentant les administrations publiques comprennent :

Le président de la section des travaux publics du Conseil d'Etat, vice-président de droit du conseil supérieur des transports.

Le directeur des routes au ministère des Travaux publics.

Le directeur des voies navigables et des ports maritimes au ministère des Travaux publics.

Le directeur de la flotte de commerce et du travail maritime.

Le directeur de l'aéronautique civile.

Quatre représentants du ministère des Finances, deux représentants du ministère de l'Intérieur, un représentant de la présidence du Conseil et un représentant de chacun des ministères de la Guerre, du Commerce, de l'Agriculture, des Postes, Télégraphes et Téléphones et de la Santé publique.

Dix membres choisis parmi les membres du Conseil d'Etat, les membres des corps d'inspection générale des grands services, les inspecteurs des Finances, les magistrats de la Cour des comptes, les membres du corps des ponts et chaussées et des mines en activité ou en retraite, dont six au moins représentant le ministère des Travaux publics.

Ceux des fonctionnaires visés ci-dessus, qui ne sont pas membres de droit en raison de leurs fonctions, sont nommés par décret, contresigné du ministre des Travaux publics.

ART. 5. — Le président, les présidents de comité et les membres du Conseil supérieur des transports sont nommés pour cinq ans; leur mandat peut être renouvelé.

A titre transitoire, et pour la première désignation, le ministre aura la faculté de réinvestir les membres du Conseil supérieur des chemins de fer et des comités de coordination intégrés en tout ou en partie dans le Conseil supérieur des transports qui rempliraient les conditions nécessaires pour être présentés.

ART. 6. — Les fonctions de membres du Conseil supérieur, en ce qui concerne les représentants des usagers, sont incompatibles avec toutes fonctions comportant des intérêts dans des entreprises de transport. Tout membre tombant sous le coup de cette incompatibilité cesse de plein droit de faire partie de ce Conseil.

Tout membre qui, sans excuse reconnue valable par le président, aura manqué à trois séances consécutives du Conseil supérieur, sera considéré comme démissionnaire.

Lorsqu'un siège du Conseil supérieur devient vacant, il est pourvu immédiatement à cette vacance dans les conditions visées aux articles ci-dessus, pour la période restant à couvrir jusqu'au prochain renouvellement.

ART. 7. — Les présidents de comité choisis en dehors du Conseil sont vice-présidents de droit du Conseil supérieur des transports.

ART. 8. — La commission permanente générale du Conseil supérieur des transports comprend :

Le président et les vice-présidents du Conseil supérieur;
Quatre membres représentant les entreprises de transport;
Un membre représentant le personnel de ces entreprises;
Cinq membres représentant les usagers;
Cinq membres représentant les administrations publiques, dont :

Le directeur des routes;

Le directeur des voies navigables et des ports maritimes;

Le directeur de la flotte de commerce;

Le directeur de l'aéronautique civile;

Un représentant du ministère des Finances.

Ceux des membres visés ci-dessus qui ne sont pas membres de droit en raison de leur fonction sont nommés par arrêté sur la proposition du président du Conseil supérieur.

ART. 9. — Les membres de droit du Conseil supérieur des transports pourront éventuellement, avec l'agrément du ministre intéressé, se faire suppléer au Conseil ou à sa commission permanente par un fonctionnaire désigné par eux.

ART. 10. — Le Conseil supérieur des transports est assisté d'un secrétariat général qui comprend :

Un secrétaire général et deux secrétaires généraux adjoints, nommés par décret rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics;

Des secrétaires de comité nommés par arrêté du ministre des Travaux publics;

Des employés de bureau.

Le secrétaire général, les secrétaires généraux adjoints, les secrétaires de comité, sont pris parmi les membres en activité de service, en service détaché ou en délégation, du Conseil d'Etat, de la Cour des comptes, des corps des ponts et chaussées et des mines, des inspections générales des Finances et des grands services publics, ou parmi les sous-direc-

teurs et les chefs de bureau des directions intéressées aux divers modes de transport.

A titre transitoire, ces divers agents, ainsi que les employés de bureau, seront pris parmi les membres des secrétariats des organismes intégrés en tout ou en partie dans le Conseil supérieur des transports, ainsi qu'il est indiqué à l'article 40 du décret du 31 août 1937, portant création dudit Conseil.

ART. 11. — Des rapporteurs spéciaux peuvent être adjoints au secrétaire général par arrêté du ministre des Travaux publics, sur la proposition du président du Conseil supérieur.

Ces rapporteurs sont pris parmi les membres en activité de service, en service détaché ou en délégation, du Conseil d'Etat, de la Cour des comptes, des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, des inspections générales des Finances et des grands services publics, ou parmi les sous-directeurs et chefs de bureau de la direction générale des chemins de fer et des transports au ministère des Travaux publics.

ART. 12. — Le ministre des Travaux publics fixe par arrêté l'effectif du personnel attaché au commissariat du Gouvernement. Il procède à la nomination de ce personnel sur la proposition du commissaire du Gouvernement.

ART. 13. — Les directeurs des contrôles de l'Etat relevant de la direction générale des chemins de fer et des transports ont accès aux séances du Conseil supérieur et de ses commissions avec voix consultative, chacun en ce qui concerne son service.

ART. 14. — Le ministre des Travaux publics, le ministre de l'Air et le ministre des Finances sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal Officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 septembre 1937.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :
Le ministre des Travaux publics,
Henri QUEUILLE

Le ministre de l'Air,
Pierre COT.

Le ministre des Finances,
Georges BONNET.

Comité de Direction de la Société Nationale des Chemins de fer français

Par décret en date du 2 octobre 1937 :

MM. Bouffandeau (Tony) maître des Requêtes au Conseil d'Etat, Devinat (Paul), inspecteur général de l'enseignement technique, Rueff (Jacques) directeur du Mouvement général des Fonds au ministère des Finances; Aron (Alexandre) inspecteur général des Ponts et Chaussées, administrateurs de la Société nationale des chemins de fer, sont nommés membres du Comité de direction de cette Société.



Conseil supérieur des transports Comité des chemins de fer Comité de coordination des transports ferroviaires et routiers

Par décret en date du 2 octobre 1937, M. Le Trocquer (Yves), sénateur, président du comité de coordination des transports ferroviaires et routiers, est nommé président du Conseil supérieur des transports.

Par décret en date du 2 octobre 1937 M. Charlot, président du Conseil supérieur des chemins de fer, est nommé président du comité des chemins de fer, visé à l'article 40 du décret portant création du Conseil supérieur des transports.

M. Boutet, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur général honoraire des chemins de fer et des routes, est nommé président du comité de coordination des transports ferroviaires et routiers visé à l'article 40 du décret portant création du Conseil supérieur des transports.



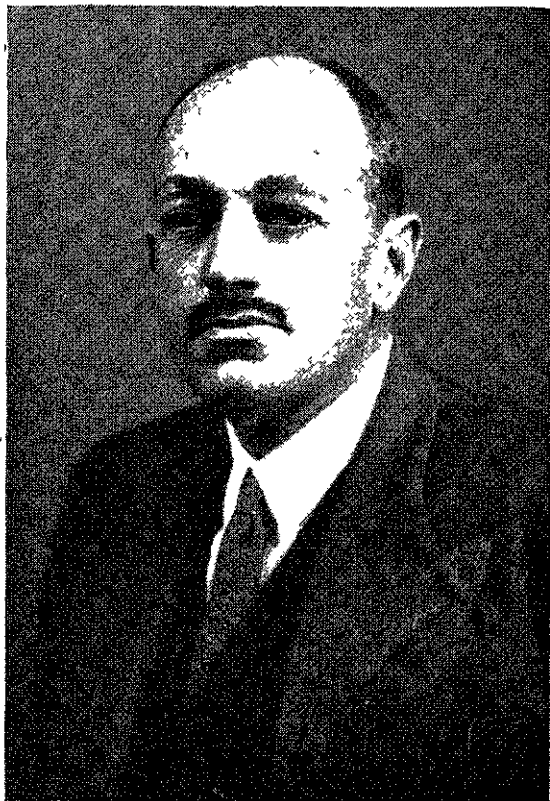
NOTICE NÉCROLOGIQUE

Pierre-Henry WATIER

(1882-1937)

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées

La mort de M. l'Inspecteur Général Watier, Directeur de la Section des Communications et du Transit à la Société des Nations, ancien Directeur des Voies Navigables et des Ports Maritimes au ministère des Travaux Publics, est venue frapper comme un coup de foudre, le 20 août 1937, tous ses amis des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, qui, disséminés à cette époque, en pleine période des congés,



ne purent, pour la plupart, venir rendre un dernier hommage à celui qui illustra si hautement et si noblement la carrière d'Ingénieur de l'État qui nous est chère à tous.

A cet hommage qui jamais ne fut plus mérité et auquel la rapidité de sa disparition et le caractère impératif de ses dernières volontés (1) (et nous reconnaissons là ses qualités

(1) Nous signalons, à cet égard, que M. l'Inspecteur général Watier a exprimé, parmi ses dernières volontés, le désir que les personnes ayant l'intention d'offrir des fleurs à ses obsèques soient priées de remettre à la Société Amicale de Secours des Anciens Elèves de l'École Polytechnique, la somme qu'elles auraient consacrée à cet hommage rendu à sa mémoire.

de modestie et son horreur de tout vain protocole) ont empêché de donner toute la solennité que nous eussions souhaité, nous voulons ajouter aujourd'hui celui de ces quelques lignes.

Sa vie fut celle d'un travailleur acharné, d'un très grand animateur, d'un apôtre même, serions-nous tentés de dire, tant étaient puissants chez lui l'amour de son métier et l'intégrité de son dévouement à la chose publique. Il fut, dans toute la plénitude des termes, un grand commis, un grand chef, un grand caractère.

Né le 11 avril 1882, à Bourbonne-les-Bains (Haute-Marne), il entra en 1903 à l'École Polytechnique avec le n° 17, pour en ressortir avec le n° 8 dans les Ponts et Chaussées.

Sorti Major de l'École des Ponts et Chaussées, il commença sa carrière d'Ingénieur en 1909, à Nantes, où il fut chargé des travaux d'entretien de la Loire Maritime

Là, devait se sceller entre les éléments nordiques et maritimes de son atavisme, dont son nom porte le témoignage, son cerveau créateur et ce que nous appellerions volontiers le domaine de l'eau dans la technique des Travaux Publics, le pacte d'attraction qui le maintient pendant presque toute sa carrière, dans des services maritimes ou de navigation intérieure.

C'est dans ce service qu'il contribue à fixer la technique, si délicate, d'amélioration de la Loire Maritime et, plus généralement, d'amélioration des estuaires; le succès fut tel, en ce qui concerne la Loire Maritime, que les fonds, ainsi qu'il aimait à le concrétiser lui-même d'un trait bref et rapide, ont été améliorés chaque année d'une moyenne de près de 0 m. 10, depuis une trentaine d'années. Ainsi le port de Nantes, qui se mourait, il y a une cinquantaine d'années, devant la progression mondiale des tirants d'eau des navires de commerce, redevient le grand port qu'il est à l'heure actuelle : les bateaux de 7 mètres de tirant d'eau peuvent y remonter à toute marée et les bateaux de 8 mètres peuvent, d'ores et déjà, y pénétrer pendant une partie de l'année.

C'est grâce aussi à la connaissance complète et à la maîtrise de cette technique qu'il pousse plus tard, avec la foi et l'égal succès que l'on sait, l'amélioration des estuaires de la Seine et de la Gironde; il maintient et développe en même temps le rôle économique considérable que la Seine et la Garonne avaient joué dans la vie de la nation et qu'une atrophie des ports de Rouen et de Bordeaux aurait pu risquer d'amoindrir si ces ports n'avaient pas vu, comme Nantes, se résoudre heureusement le problème de l'accroissement des profondeurs de leurs accès maritimes au fur et à mesure de l'augmentation des tirants d'eau des navires.

M. Watier poursuit sa carrière d'Ingénieur ordinaire dans le même domaine : il est nommé à Rouen le 1^{er} avril 1913, au service de l'entretien et de l'amélioration de la Seine Ma-

ritime, et, après une interruption pendant la guerre comme capitaine au 5^e Régiment du Génie, y demeure jusqu'au 1^{er} juillet 1920.

Tous les Ingénieurs compétents connaissent le programme d'amélioration de la Seine Maritime, en cours d'achèvement, qu'il forgea tout d'abord sur le tas, et qu'il suivit toujours avec la plus vive attention durant toute sa carrière; un chiffre en souligne les résultats : le port de Rouen a totalisé, en 1936, plus de 12 millions de tonnes, y compris les 4 millions de tonnes dus au port fluvial; il se classe ainsi le premier port de France, du point de vue du poids des marchandises, tous trafics réunis.

Au front, du 10 août 1914 au 31 octobre 1916, à la tête d'une Compagnie du Génie, le Capitaine Watier témoigne d'une bravoure et d'un allant, que vint rapidement récompenser la Croix de Guerre avec plusieurs citations.

Promu Ingénieur en Chef le 1^{er} juillet 1920, il dirige tout d'abord à Orléans le Service des Ponts et Chaussées du Loiret; il y demeure jusqu'au 1^{er} juillet 1922 et y démontre qu'indépendamment des questions de navigation qui lui étaient chères (travaux des canaux d'Orléans — Navigation de la Loire, (3^e Section), il sait s'intéresser avec la même ardeur, la même acuité de vision et la même fièvre de réalisation à tous les services les plus divers relevant de l'autorité de l'Ingénieur en Chef d'un grand département. Il s'attelle au problème des routes modernes, est le promoteur de l'utilisation de puits en Beauce pour les distributions d'eau des communes; enfin et surtout, il s'attaqua, l'un des premiers, dans un domaine très différent de celui de l'eau, au problème du train léger sur les voies ferrées secondaires financièrement défailtantes, et il inaugure, avant son départ d'Orléans, le premier service d'automotrice de la ligne de Pithiviers-Toury; la conception de cette automotrice à transmission électrique était originale, hardie pour l'époque et marquée de son génie créateur. La formule était bonne, car le service ainsi créé connut dès l'origine un grand succès, devint et demeura bénéficiaire. La première voiture, dont il inaugura le service, totalise actuellement plus de 450.000 kilomètres, est encore très vaillante et a réalisé à elle seule une économie d'exploitation égale à 30 fois son prix d'achat.

Mais rapidement, le domaine de l'eau reprend son emprise et, le 1^{er} juillet 1922, M. Watier est appelé au poste d'Ingénieur en Chef de la Navigation de la Seine (3^e Section) à Paris : il n'y fait qu'un passage extrêmement bref et est nommé, le 1^{er} janvier 1923, Directeur des Voies Navigables et des Ports Maritimes au Ministère des Travaux Publics.

M. Watier assure ces éminentes fonctions durant plus de quatorze ans, et c'est à ce poste que fortes de la grande expérience déjà acquise, se manifestèrent avec le plus d'ampleur ses qualités naturelles d'animateur et de réalisateur.

Sa réputation se répandait rapidement à l'étranger dans le monde des Ingénieurs. Son nom y était si connu et tenu en si haute estime qu'il suffisait de l'évoquer pour être introduit partout.

Nombreux furent les titres, charges et honneurs, justes témoignages de sa valeur et de sa renommée.

— Inspecteur Général des Ponts et Chaussées le 9 décembre 1927,

— Conseiller d'Etat le 29 décembre 1927,

— Professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées le 1^{er} octobre 1929 (Cours des Procédés généraux de construction, puis le 1^{er} octobre 1936, Cours des Travaux maritimes),

— Membre de la Commission Consultative Internationale des travaux du Canal maritime de Suez, le 12 juin 1933,

— Vice-Président du Comité des Travaux Publics des Colonies,

— Commandeur de la Légion d'honneur,

— Croix de Guerre avec palme et étoile,

— Commandeur du Mérite Maritime,

— Médaille d'argent de sauvetage,

— Officier du Mérite Agricole,

— Grand-Officier de l'Etoile de Roumanie, de l'Ordre d'Orange-Nassau et du Ouissam Alaouite,

— Commandeur de l'Empire Britannique, de l'Ordre Polonia Restituta, de l'Ordre Royal du Cambodge, du Nicham Iftikar, et de l'Etoile Noire du Bénin,

— Chevalier de la Couronne de Belgique,

— Médaille d'Or de 1^{re} classe du Mérite Libanais.

L'impulsion considérable qu'il donna à la Direction des Voies Navigables et des Ports Maritimes est si vivante dans toutes les mémoires qu'il est presque inutile de rappeler les grandes lignes de l'œuvre magistrale accomplie pendant ses quatorze années de présence au Ministère.

On peut dire que tous les ports, grands et petits, ont reçu le témoignage de l'attention qu'il leur portait et de sa foi ardente et agissante dans l'accomplissement des destinées de chacun d'eux.

Il a véritablement doté le littoral français d'un ensemble portuaire à la hauteur de tous les besoins de la navigation maritime moderne, et qui est peut-être unique au monde par sa puissance harmonieuse et sa variété.

Nous avons rappelé, plus haut, ses efforts pour l'amélioration des accès maritimes et des ports en estuaire, mais les autres ports ont vu leur développement poussé avec la même vigueur; partout surgissent de nouvelles installations qui font honneur à la technique française.

Au Havre et à Cherbourg, par exemple, les plus grands navires du monde peuvent maintenant entrer à toute heure et leurs passagers débarquent commodément dans de splendides gares maritimes.

Les installations de Caronte, les transformations et agrandissements des ports de Marseille, Dunkerque (tête de ligne notamment du nouveau ferry-boat France-Angleterre), Boulogne, Caen, La Rochelle et Sète, la création du Verdon, etc., etc., sont présents aux yeux de tous.

Les ports de pêche, le balisage portent également les effets de son activité et de sa claire vision de toutes choses.

Nous citons encore la reconstitution de nos voies navigables après la guerre, l'amélioration de la navigation du Rhône et la création de la Compagnie Nationale du Rhône, l'heureux développement de l'Office National de la Navigation, l'organisation rationnelle de l'exploitation des Voies Navigables et notamment l'installation de la traction sur beaucoup de ces voies.

Au surplus, grand partisan des contacts directs et profond réaliste, M. Watier n'hésitait jamais à se déplacer personnellement pour mieux s'assurer sur place des réalités et pour diriger ses collaborateurs. Possédant toutes les qualités de chef, il joignait, à ses éminentes qualités techniques, le sens des responsabilités et la connaissance des hommes; il savait discerner les vraies valeurs et s'attachait à leur donner le rang et les fonctions justifiés par leur mérite.

La Société des Nations ne tarda pas, de son côté, à discerner les qualités et mérites d'un tel animateur, et sa collaboration aux travaux de la Section des Communications et

du Transit lui fut très rapidement demandée. C'est ainsi qu'il fut nommé :

Expert de la Délégation Française, en 1923, pour l'établissement du Statut des Ports Maritimes ;

Ingénieur-Conseil à la Commission Européenne du Danube, en 1925 ;

Expert désigné par la Section des Communications et du Transit pour l'étude des Voies Navigables Polonaises (29 juin 1926) ;

Président du Comité Technique pour l'Unification du Balisage Maritime à toutes les sessions, sauf à la dernière, où il a été désigné comme Représentant du Président de la Section des Communications et du Transit.

La Société des Nations devait enfin absorber complètement son activité et il fut nommé, le 14 février 1937, sur les instances de celle-ci auprès du Gouvernement Français, Directeur de la Section des Communications et du Transit, seule Direction assurée jusqu'à maintenant par un Français.

Déjà, l'écho arrivait jusqu'à Paris, de l'autorité exceptionnelle qu'il avait acquise dans ce nouveau milieu, où il contribuait à maintenir à un niveau très élevé le prestige de notre pays.

Hélas ! l'excès de travail qu'il avait fourni dans sa carrière d'une activité débordante avait ébranlé momentanément sa santé, ainsi qu'il le confiait à ses intimes quelques semaines avant sa mort ; c'est cependant d'une façon aussi brutale qu'imprévue, qu'une courte maladie, se greffant sur un état général affaibli, l'a enlevé à l'affection des siens et à la haute estime de tous nos Camarades, au moment où il apportait à l'influence française dans le monde, avec ses éminentes qualités et sa profonde intelligence, le fruit d'une expérience extraordinairement riche et variée.

Le Comité du P.C.M. a tenu à exprimer, par la voix de son Président, à Madame et Mademoiselle Watier, à sa vénérable mère déjà si éprouvée, ainsi qu'à toute sa famille, l'expression de l'intense et unanime émotion qui a étreint la grande famille des Ponts et Chaussées et des Mines à la nouvelle de la mort de M. l'Inspecteur Général Watier, et le sentiment de la perte cruelle et irréparable que sa disparition prématurée a laissé au cœur de tous ceux qui l'ont connu.



COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I. — Changements d'adresse

PONTS ET CHAUSSÉES.

Inspecteurs généraux

MM.

Boulloche, 28, avenue d'Eylau, Paris (16^e).

Crescent, 217, faubourg Saint-Honoré, Paris (8^e).

Métivet, 21, rue du Bourdon-Blanc, Orléans.

Ninck, 20, avenue Boffrand, Nancy.

Ingénieurs en chef

MM.

Beau (François), 35, rue des Domeliers, Compiègne.

Besse, 26, avenue de la Forêt-Noire, Strasbourg.

Boucher, domaine de Chantegrit, Saint-Sever (Landes).

Coursin, hôtel des Ponts et Chaussées, Terre-plein de la Fonderie, Caen.

Curet, 24, boulevard Carnot, Agen.

Fourault, 175, rue du Faubourg-Poissonnière, Paris (9^e).

Giran, Directeur du Dakar-Niger, à Thiès (Sénégal).

Mardon, 56, rue Michel-Ange, Paris (16^e).

Pouyat, 37, avenue du 4-Septembre, Aurillac.

Testanier, à Foix.

Ingénieurs ordinaires

MM.

Amédée-Mannheim, 98, rue de La Tour, Paris (16^e).

Beaudelaire, 44, avenue H.-Woollett, Le Havre.

Bonhomme, 7, place de l'Obélisque, Chalon-sur-Saône.

Colin, 44, boulevard Baudin, Alger.

Cunéo, 14, rue Massenot, Strasbourg.

Desabie, 3, rue Benjamin-Godard, Paris (16^e).

Giacobbi, 13, avenue des Cottages, Clermont-Ferrand.

Hoffmann, 4, rue du Sablon, Metz.

Hamon, 7, rue de Paris, Nice.

Lamouroux, 58, rue Roger-Salengro, Tours
Legoux, 49, boulevard de Courcelles, Paris (8^e).
Lehuierou-Kerisel, 138, faubourg Bourgogne, Orléans.
Masen, 1, rue du Parterre, Le Mans.
Pousset, 6, rue E.-Bordier, Angers.
Regnier, 21, boulevard Gambetta, Chaumont.
Tessier du Cros, 392, avenue du Prado, Marseille.
Vidrovitch, 15, avenue Victor-Hugo, Beauvais.

Elève Ingénieur

M.
Crosnier, 84, rue Jullien, Vanves.
MINES.

Ingénieurs ordinaires

MM.
Chansy, Jungmannova, 37, Praha II.
Fischesser, 7, avenue Louis-Barthou, Rennes.
Mandel, 40, rue Erlanger, Paris (16^e).
Schneider (Emile), 5, place de la République, Strasbourg.

II. — Adhésion nouvelle à l'Association

M.
Bonnome, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

III. — Souscripteurs perpétuels

MM.
Boissin, Ingénieur des Ponts et Chaussées.
Legoux, Ingénieur des Ponts et Chaussées.
Loriferne, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

IV. — Démission de l'Association

M.
Zigmann, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

V. — Mariages

Le mariage de Mlle Henriette Watier, fille de M. P.-H. Watier, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur des Communications et du Transit à la Société des Nations, récemment décédé, et de Mme, née Aubry, avec

M. Henri Coursier, Consul de France, a été béni dans l'intimité, en l'église Saint-Sulpice, jeudi 30 septembre, par Son Excellence Monseigneur Auvity, Evêque de Mende.

Les témoins étaient : pour la mariée, Mme la Colonelle Delafon et M. Lafosse, Inspecteur Général des Eaux et Forêts; pour le marié, Mme la Générale Muteau et M. de Saint-Quentin, Ambassadeur de France.

M. *Labaye*, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part du mariage de sa fille, Mlle Jeanne Labaye, avec M. Max Brun, Ingénieur des Arts et Manufactures. (Briey, 23 octobre 1937.)

VI. — Naissance

M Jean *Régnier*, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part de la naissance de sa fille Bernadette. (Chaumont, 25 août 1937.)

VII. — Décès

MM.
Dusuzeau, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.
Callon, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.
Lehouchu, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.
Rousseau, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.
Sauvage, Inspecteur général des Mines en retraite.
Dubois (Auguste), Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.
Paviot, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.
Truffot, Ingénieur des Ponts et Chaussées en activité.

VIII. — Deuil

M. Charles *Chauve*, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Nice et Mme, ont la douleur de faire part du décès de leur fille, Mlle Marguerite-Josette Chauve, survenu à Taulignan (Drome), le 18 septembre dernier, après une très courte maladie de quatre jours.

QUESTIONS ÉCRITES

Questions concernant les Ingénieurs du Service vicinal

(J. O. du 29 juillet 1937)

3745. — M. Le Maux demande à M. le ministre de l'Intérieur : 1° si le décret du 14 mai 1908 est applicable aux ingénieurs du service vicinal dans les départements où les services sont fusionnés; 2° dans quelles proportions les ingénieurs du service vicinal peuvent percevoir des honoraires supérieurs à ceux fixés par le décret du 14 mai 1908 (honoraires supérieurs à ceux des ingénieurs T. P. E.). (Question du 1^{er} juin 1937.)

Réponse. — 1° Le décret du 14 mai 1908 n'est applicable qu'aux agents de l'Etat (ingénieurs en chef, ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs, conducteurs et commis). Les agents du service vicinal dans les départements où les services routiers sont fusionnés, restent fonctionnaires départementaux et ne paraissent donc pas pouvoir bénéficier du décret susvisé, à moins que le préfet n'ait pris un arrêté reprenant les dispositions dudit décret; 2° sous réserve qu'un arrêté préfectoral ne l'interdise pas, et dans la limite des prescriptions du décret du 29 octobre 1936 relatif aux cumuls d'emplois publics, de rémunérations et de retraites, rien ne semble s'opposer à ce que les ingénieurs du service vicinal reçoivent des honoraires supérieurs à ceux fixés par le décret du 14 mai 1908.

Question concernant les cumuls

(J. O. du 22 août 1937)

3594. — M. Pourtalet demande à M. le ministre des Finances, concernant diverses dispositions du décret sur les cumuls du 30 octobre 1936 : 1° quelles peuvent être les exceptions prévues à l'article 2 comme pouvant faire annuler les prescriptions de l'article 1^{er}, et de quel ordre devront être les justifications de ces exceptions; 2° quelles sont les autorités administratives ou judiciaires qui pourront faire la demande de consultation ou expertises par des fonctionnaires prévues à l'article 3 et dans quel cas elles pourront faire ces demandes; 3° quelles peuvent bien être les professions libérales prévues à l'article 3 qui découlent de la nature des fonctions des membres du personnel enseignant ou de l'administration des beaux-arts, et s'il n'y aurait pas lieu de limiter ce droit au cas où les rémunérations perçues comme fonctionnaires sont inférieures à un chiffre raisonnable; 4° pourquoi l'article 5 prévoit une interdiction à titre personnel; 5° qu'a-t-on voulu dire par : « l'interdic-

tion édictée par le paragraphe 1^{er} de l'article 5 s'étend au personnel technique des départements et des communes autres que le personnel des services d'architecture » et pourquoi; 6° pourquoi les retenues à faire suivant l'article 6, sur les traitements dans le cas d'infraction aux interdictions des articles 1^{er} à 5, ou celles à faire en vertu des articles 8 et 12, s'appliquant sur des sommes qui auraient dû normalement revenir pour la plupart des cas à des non-fonctionnaires, ne reviendraient pas plus logiquement à une caisse de compensation spéciale, destinée à former les retraites des professions libérales à partir d'un certain âge; 7° pourquoi la commission supérieure des cumuls prévue à l'article 24 ne comprendrait pas des délégués des techniciens indépendants; 8° pourquoi ne pas organiser dans chaque préfecture une commission départementale qui, sous la présidence du préfet ou de son délégué, assisté du président du Conseil de préfecture ou de son délégué, des ingénieurs en chef des ponts et chaussées, du génie rural, ou de leurs délégués respectifs, des chefs de division de la préfecture intéressée (deuxième et troisième à Nice) comprendrait trois architectes et trois ingénieurs civils, non-fonctionnaires; cette commission aurait pour tâche de veiller à l'exécution du décret dans le département, de fixer la liste des techniciens agréés sur présentation des groupements intéressés, de répartir entre les groupements les travaux réclamés par les collectivités (communes, départements ou autres) qui ne voudraient pas elles-mêmes choisir leurs techniciens, de surveiller l'attribution directe de leurs travaux par les collectivités aux techniciens privés, de façon à éviter le favoritisme; elle pourrait s'opposer au choix fait si le bénéficiaire ne lui en paraissait pas digne, tant au point de vue compétence qu'au point de vue moral. (Question du 20 mai 1937.)

Réponse. — Les modalités d'application du décret du 29 octobre 1936 relatif aux cumuls d'emplois publics, de rémunérations et de retraites, ont été précisées par une instruction générale en date du 15 juin publiée au *Journal officiel* du 19 juin 1937. Cette instruction répond à la plupart des questions posées. Sur les autres points, il appartient aux administrations dont relèvent les fonctionnaires intéressés de fournir des éclaircissements qu'elles sont seules en mesure d'obtenir. Le décret du 29 octobre 1936 a été élaboré après étude approfondie par une commission spéciale. Son application est suivie par une commission supérieure au sein de laquelle le Parlement est représenté. Il n'est pas désirable d'envisager dès maintenant des modifications alors que le nouveau régime vient seulement d'être mis au point. Ce n'est qu'après une certaine période d'application qu'il sera possible d'apprécier les aménagements qu'il pourrait être souhaitable d'y apporter.

SOCIÉTÉ DU
GAZ DE PARIS

Société Anonyme au Capital de 100 Millions de Francs

6. RUE CONDORCET. - PARIS. 9^e

■

GOUDRONS PREPARES

POUR LES ROUTES

Conformes aux Spécifications du Ministère des Travaux Publics

BRAIS

POUR: TARMACADAM
REVÊTEMENTS SPÉCIAUX
JOINTOIMENT
DES PAVÉS DE BOIS

HUILES

POUR : FLUXAGE DES BITUMES
IMPRÉGNATION DES PAVÉS
DE BOIS ET TOUS USAGES

S'adresser au Service Commercial : 6, RUE CONDORCET. PARIS (IX^e)

Tél. TRUDAINE 73.00 (10 lignes)

R.C. Seine 45.943

Ad. Tél. SOUPRODOS. 83. PARIS