

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES A DES MINES

BULLETIN
DU

P.C.M.

SIÈGE SOCIAL
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS & CHAUSSEES
28, Boulevard des Saussaies, PARIS



VIADUC DE PRATS-DE-MOLLO, SUR LE *TECH* (R. N. 115 de Perpignan à Prats-de-Mollo et en Espagne)



OTUA

Patronné par le monde français de l'acier, l'**Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier (OTUA)** est un organisme d'études techniques et de propagande des utilisations d'acier. L'OTUA étudie en particulier l'emploi systématique de l'acier dans les travaux publics.

Si vous avez besoin de renseignements au sujet d'une utilisation d'acier, adressez-vous à l'OTUA. L'OTUA ne poursuit pas de but commercial, son action est bénévole et gratuite.

PUBLICATIONS DE L'OTUA

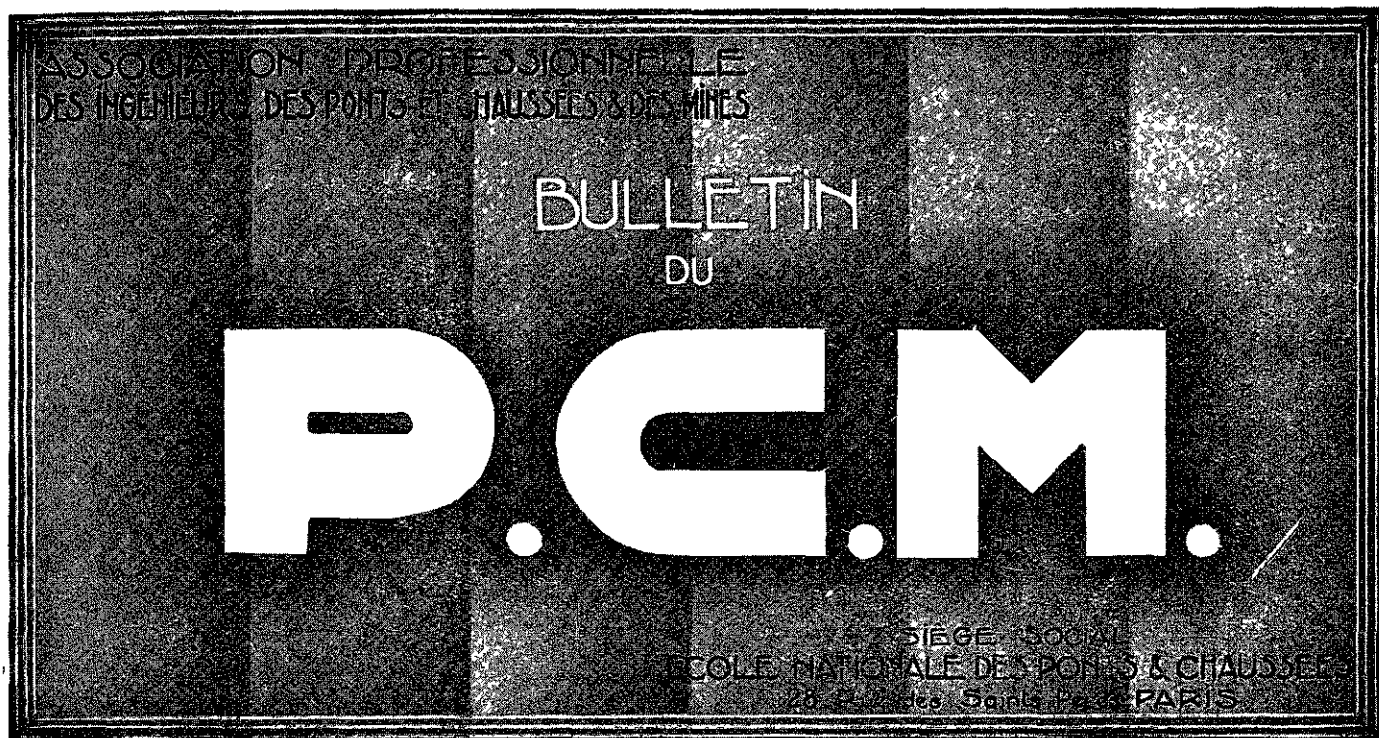
ACIER	Les Supports Métalliques de Lignes Electriques
ACIER	Le Gratte-Ciel Américain.
ACIER	Quatre ans de Construction en France d'Immeubles à Ossature en Acier.
ACIER	Architecture et Décoration
ACIER	Alger, Ville Neuve
ACIER	L'Esthétique des Ponts Métalliques.
ACIER	Fenêtres et Portes en Acier.
ACIER	Contribution à l'Étude des Peintures anti-rouille
ACIER	Les Meubles Scolaires en Acier.
ACIER	Les Ponts suspendus.
NOTE TECHNIQUE	La Résistance des Aciers à la Fatigue
NOTE TECHNIQUE	Planchers d'Immeubles et Tabliers de Ponts, aux Etats-Unis.
NOTE TECHNIQUE	Aciers 50 et 54 de Construction à Haute Résistance.
NOTE TECHNIQUE	Palplanches Métalliques
NOTE TECHNIQUE	Le Pont sur le Kill von Kull, à New-York

Instructions pour l'Établissement des Ossatures, Charpentes et Planchers Métalliques dans les Constructions Privées.

Nous vous adresserons gratuitement ces ouvrages, demandez-les

OFFICE TECHNIQUE POUR L'UTILISATION DE L'ACIER

25, RUE DU GÉNÉRAL-FOY, PARIS (VIII^e) TÉLÉPHONE : LABORDE 62-25



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

SOMMAIRE

PROCES VERBAUX DES SEANCES DU COMITE :		NOMINATIONS — MUTATIONS — MODIFICATIONS DANS LA REPARTITION DES SERVICES.....		16
Séance du 8 février 1939.....	2	LEGION D'HONNEUR		22
Séance du 1 ^{er} mars 1939.....	5	TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES SUS- CEPTIBLES D'INTERESSER LES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES....		24
Séance du 4 avril 1939.....	5	DOCUMENTS PARLEMENTAIRES :		
ACTIVITE DES GROUPES :		Questions écrites		30
Réunion annuelle du groupement des Ingénieurs des Mines (28 janvier 1939).....	8	AVIS DE CONGRES ET D'EXPOSITIONS.....		31
NOTES ET DOCUMENTS :		COMMUNICATIONS PERSONNELLES		32
CUMULS ET CUMULS (Extrait d'un article de M. Gaston Jèze, paru dans le « Journal des Fi- nances » du 16 décembre 1938).....	10	PUBLICATIONS :		
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PONTS ET CHAR- PENTES	12	« Sols et Fondations », par M. Armand Mayer, Ingénieur en chef des mines.....		32
NOTE TECHNIQUE :		ERRATA à la liste générale parue dans le numéro de janvier-février 1939		33
AMÉNAGEMENT ROUTIER DE LA RÉGION LYONNAISE. Construction d'un pont sur le Rhône en amont de Lyon	13			

PROCÈS-VERBAUX des SÉANCES du COMITÉ

Séance du 8 Février 1939

Présents : MM. Malet, Bérengier, Boutet, Dauvergne, Daval, Dorges, Julien, Porchez, Bressot, Cor, Le Port, Netter, Soulès, Carpentier, Arribehaute, Wahl, Soleil, Lehuérou-Kérisel, Mitault, Piraud, Jouvent.

Excusés : Cointe, Desabie, Cazes.

RENOUVELLEMENT DU BUREAU DU COMITÉ.

Deux vice-présidents du bureau de 1938, MM. PARENT et RODHAIN ne font plus partie du Comité et doivent être remplacés au bureau. En outre, M. DESABIE, Secrétaire sortant, a demandé à être remplacé. Après une intervention de M. BRESSOT, le bureau suivant est élu à l'unanimité :

Président : M. Malet.

Vice-Présidents : MM. Dauvergne, Fabre et Wahl.

Secrétaire : M. Julien.

Secrétaire-adjoint : M. Soulès.

Trésorier : M. Netter.

Pouvoirs au Trésorier. — Le Comité donne pouvoir à M. Netter, Ingénieur des Ponts et chaussées, Trésorier de l'Association :

d'opérer tous achats et toutes ventes de tous titres et valeurs;

de commettre tous agents de change;

de signer tous bordereaux de transferts et de conversions;

d'encaisser le prix des ventes ainsi que le remboursement de tous titres ou valeurs.

RÉFORME ADMINISTRATIVE.

M. Netter lit le texte de la note qui a été envoyée aux groupes pour discussion.

On examine d'abord les réponses faites par les différents groupes.

M. Netter a reçu l'avis du groupe de Marseille. La note rédigée par le Comité a reçu l'approbation de principe de ce groupe. Mais celui-ci demande cependant que la note insiste sur la concurrence que se font les services techniques locaux pour faire subventionner les travaux communaux. A ce sujet, une documentation devrait être recueillie en ce qui concerne les subventions abusives distribuées par le Génie Rural.

M. Bressot a reçu une lettre de M. l'Ingénieur en Chef B. Gaspard, qui critique les suggestions de la note en ce qui concerne l'organisation prévue pour les services techniques des communes dont la population est inférieure à 10.000 habitants. M. B. Gaspard signale qu'il conviendrait de se préoccuper au contraire de la gestion des grandes villes, où le contrôle est souvent mal assuré.

M. le Président fait part des observations formulées par M. Roger Renault. Des précisions complémentaires

devraient être données en ce qui concerne la fusion avec le Service Vicinal et les services techniques locaux. L'attention devrait être attirée sur la nécessité d'obtenir la parution de la circulaire concernant le contrôle technique des travaux subventionnés par le Ministère de l'Intérieur, contrôle pour l'exercice duquel les services locaux n'ont pas encore reçu d'instructions. M. Roger Renault rappelle enfin qu'un projet de décret-loi avait été établi en 1936, aux termes duquel les attributions des différents Conseils, Commissions ou Comités départementaux (Conseil Départemental d'Hygiène, Commission des Bâtiments Civils, Commission d'aménagement des villes et villages, Commission des Sites, etc... etc...) auraient été confiées à une Commission de coordination à effectif très réduit, susceptible de jouer un rôle efficace. Les Conseils, Commissions ou Comités actuels n'auraient été réunis qu'une fois par an pour être mis au courant du travail du Comité de Coordination.

M. Wahl insiste sur le caractère confidentiel que doit conserver la note du Comité. Il propose la suppression du paragraphe visant l'organisation des services techniques des communes de moins de 10.000 habitants.

M. Soleil apporte les suggestions du groupe de Bordeaux. La note paraît à son avis multiplier les interventions du Préfet. Il faudrait revenir à la thèse du P. C. M. qui a toujours cherché à limiter cette intervention. D'autre part, le Comité devrait prendre nettement position sur deux principes :

1° Sur le maintien du cadre départemental pour l'organisation des services techniques locaux, sauf en ce qui concerne les services spécialisés.

2° Sur la nécessité d'obtenir dans chaque département l'organisation d'un corps unique des travaux publics, en relation avec tous les Départements ministériels intéressés.

M. Carpentier apporte des suggestions sur la réorganisation des différentes commissions du Département.

M. Lehuérou-Kérisel indique que le groupe d'Orléans est d'avis :

a) De réviser la nomenclature et les attributions des diverses administrations publiques en cherchant autant que possible à étendre la compétence de chacune d'elles dans la limite de ses aptitudes, de façon à diminuer le nombre total des fonctionnaires sans éloigner ceux-ci du public et sans augmenter le rayon de leurs déplacements. Cette révision porterait notamment sur le nombre et les attributions des divers départements ministériels car l'inflation des ministères tend à entraîner celle des fonctionnaires régionaux et subalternes.

b) D'étendre les attributions des représentants départementaux des divers ministères.

c) De réduire au minimum les enquêtes et consultations d'assemblées électives prévues par les lois et règlements, et d'en simplifier les modalités.

d) De réduire au minimum, comme il a déjà été dit le nombre des commissions nommées par le Préfet pour

préparer ses décisions, et de limiter aux questions importantes la consultation des commissions maintenues.

M. le Président, résumant le débat dégage les principaux problèmes sur lesquels il y a lieu de prendre position. En premier lieu, le principe d'une réforme des Conseils, Commissions et Comités Départementaux semble admis par tout le monde. En deuxième lieu, doit être examinée la question de nos rapports avec les Services techniques voisins (Service Vicinal et Génie Rural notamment). Devons-nous préconiser la fusion avec ces services ? En troisième lieu, il conviendrait de prendre une position aussi précise que possible sur la question des travaux communaux, tout au moins dans les communes dont la population est inférieure à 10.000 habitants. Sur le deuxième point, M. le Président se déclare partisan de la fusion obligatoire avec le Service Vicinal et le Génie Rural.

M. Dauvergne estime que la réforme administrative doit porter, pour le Ministère des Travaux Publics, sur l'étude des principes essentiels d'organisation, d'ailleurs communs à toutes les Administrations.

A son avis, il s'agit tout d'abord de dégager, par un effort de synthèse, les grandes idées générales, les têtes de chapitres essentiels — puis d'étudier, dans chacun des chapitres ainsi dégagés, les questions intéressant les fonctions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines; il s'agit, enfin, de dégager, de ces études, des conclusions et propositions objectives.

S'occupant tout spécialement, comme Président de la Section d'études des Administrations Publiques du Comité National de l'Organisation française (C. N. O. F.) des questions d'organisation, il estime que le rapport présenté par le P. C. M. pourrait comporter les grandes divisions suivantes :

1° L'amélioration des services de conception et de documentation; l'établissement, la codification permanente, la classification décimale et la tenue à jour de la documentation; la communication périodique aux fonctionnaires de cette documentation.

2° L'examen et, s'il y a lieu, la révision des fonctions; le regroupement des attributions; la concentration de certains services;

3° La déconcentration des services extérieurs comportant notamment la décentralisation des décisions, — avec comme contre-partie, le contrôle effectif des Services Centraux;

4° L'organisation rationnelle et les liaisons;

a) à l'échelon interministériel;
b) à l'intérieur et aux divers échelons du Ministère des Travaux Publics;
c) à l'échelon départemental.

5° L'organisation rationnelle du travail des bureaux.

6° Le facteur humain administratif — comportant notamment les effectifs, le recrutement, l'avancement, la protection de la carrière des Ingénieurs contre l'arbitraire administratif, les questions de rémunération, les retraites, la collaboration permanente entre l'Etat et les organisations professionnelles qui représentent le personnel.

L'une ou l'autre des questions qui ont été exposées au cours de la présente séance rentrent dans l'un ou l'autre de ces 6 chapitres, qu'il s'agisse de la fusion du Service Vicinal, du Contrôle Technique, etc...

Enfin, M. Dauvergne estime que le P. C. M., organisation professionnelle de fonctionnaires supérieurs, a pour devoir moral de présenter un rapport complet, ordonné, objectif et constructif pouvant comporter les têtes de chapitres ci-dessus indiquées. Dans chaque chapitre, le P. C. M. exposerait ses idées essentielles en se limitant aux fonctions imparties ou pouvant être imparties aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Les conclusions du rapport résumeraient les modifications constructives qu'il serait avantageux d'apporter, dans un but d'intérêt général, aux errements administratifs actuels en vue d'améliorer le rendement de ces fonctions.

M. le Président fait remarquer que cette proposition sort du cadre dans lequel la discussion a été maintenue jusqu'ici. La sous-commission désignée par le P. C. M. en vue de s'occuper de la réforme administrative a été en effet d'avis de préparer une note de portée restreinte visant spécialement l'organisation du Corps des Ponts et Chaussées et des Mines. Cette note doit d'ailleurs être transmise aux seuls Ingénieurs en Chef, en vue d'uniformiser autant que possible les réponses qui seront faites aux délégués du Comité de la Hache. Mais M. le Président ne sous-estime pas l'intérêt que présenterait une note plus générale, donnant l'avis du P. C. M. sur le problème de la réforme administrative dans son ensemble. Cette note pourrait être rédigée par le Comité après la note d'intérêt plus restreint qui est en cours de discussion.

Il en est ainsi décidé.

Revenant aux trois questions précises posées par M. le Président, M. Arribehaute indique que la fusion avec le Génie Rural est à son avis impossible. Il met en garde le P. C. M. contre une extension trop grande de nos attributions, dans la mesure où toute extension n'est pas accompagnée d'une augmentation de personnel.

M. le Président consulte le Comité sur la première question posée : nécessité de la modification du fonctionnement des Conseils, Commissions et Comités Départementaux.

A l'unanimité, le Comité décide de demander cette modification.

M. le Président pose alors la deuxième question : Faut-il demander la fusion dans le cadre départemental des différents corps techniques ? Plusieurs positions sont possibles. On peut tout d'abord se borner à ne prendre qu'une position de principe, qui soulignerait l'intérêt de l'unité technique dans le cadre départemental. Mais on ne viserait pas explicitement les différents services techniques dont la fusion nous paraît souhaitable. On peut au contraire dire nettement que le P. C. M. réclame la fusion obligatoire en corps unique de tous les organes d'exécution des travaux de Génie Civil, c'est-à-dire des Ponts et Chaussées, du Service Vicinal et du Génie Rural. En ce qui concerne ce dernier corps, il est bien évident que ses attributions feraient l'objet d'un partage : les attributions spécifiquement agricoles passeraient aux Directions Départementales des Services agricoles; seules, ses attributions ressortissant au Génie Civil seraient confiées au Service Technique à organiser. Le P. C. M. ne se prononcerait naturellement pas, pour le moment, sur les modalités de la fusion, qui restent à examiner.

M. *Boutet* demande que le P. C. M. prenne contact sur ces différents points avec le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. Il lui paraît d'autre part que l'heure de la fusion avec le Génie Rural est passée. On peut seulement essayer à son avis d'enrayer les progrès de ce corps, en dehors des activités spécifiquement agricoles pour lesquelles il a été créé.

M. le Président pense que l'expérience a montré la difficulté d'enrayer les progrès du Génie Rural. Une position plus catégorique lui paraît nécessaire.

M. *Soulès* est également de cet avis.

M. *Wahl* pose accessoirement la question des terrains militaires d'aviation, dont l'établissement est indifféremment confié aux Ponts et Chaussées et au Génie Militaire.

M. le Président répond que cette question, très complexe, ne semble pas actuellement pouvoir faire l'objet d'une étude.

Finalement, il est décidé, après vote, que le P. C. M. proposera explicitement la fusion obligatoire, dans le cadre départemental, de tous les services techniques (Ponts et Chaussées, Génie Rural et Service Vicinal), les modalités de la fusion restant à déterminer.

M. le Président pose enfin sa troisième question : Intervention dans les travaux des communes de moins de 10.000 habitants en demandant que soit en même temps examinée la contre-proposition de M. *Gaspari* : intervention dans les travaux des communes de plus de 10.000 habitants.

M. *Soulès* indique que la question pourrait être posée de façon plus générale. Il ne s'agit pas seulement de l'exécution des travaux communaux proprement dits (voirie urbaine ou autres) mais aussi d'examiner dans quelles conditions sont établis les plans d'aménagement des villes. Le plus généralement, ces plans sont dressés par des architectes. Ni le service ordinaire des Ponts et Chaussées; ni le Service Hydraulique, ni le Service de la Navigation ne sont en mesure de donner officiellement leur avis en ce qui concerne les dispositions du plan ressortissant à leurs attributions. Il arrive souvent que les plans d'aménagement font à ce sujet l'objet d'observations importantes tout à fait justifiées, soit à la Commission Supérieure d'aménagement des villes, soit même au Conseil d'Etat. Il serait nécessaire que les Ingénieurs puissent contrôler utilement l'établissement de ces plans et donnent un avis écrit avant que les dossiers soient transmis par les Conseils Municipaux ou les Préfectures. Des conférences devraient être organisées aux différents stades de l'établissement du plan afin de déterminer notamment si les principales opérations prévues restent dans les possibilités financières des collectivités. C'est d'ailleurs l'intervention du Service des Ponts et Chaussées dans toutes les questions ressortissant à l'urbanisme qui se trouverait ainsi utilement posée.

M. le Président est d'accord pour que ces propositions soient incluses dans la note générale dont le Comité du P. C. M. envisage la rédaction.

M. *Bressot* insiste pour que le Comité se prononce de façon précise sur les règles d'intervention du service dans le contrôle des travaux de voirie urbaine.

M. *Wahl* répond que cette question se trouve réglée dans le projet de décret organisant le Service Vicinal et dont la promulgation paraît prochaine.

M. le Président pense d'ailleurs que la question posée par M. *Bressot* soulève tout le problème de la gestion communale, qu'il est difficile de poser pour le moment. Il propose de ne pas viser dans la note en préparation la question du contrôle des travaux communaux. Toutefois, il est d'avis que le Comité émette un vœu attirant l'attention des pouvoirs publics sur l'utilité de ce contrôle. Il serait en particulier urgent que la Commission Nationale des marchés publics terminât l'unification des Cahiers des charges et Cahiers des clauses et conditions générales afin que ces dispositions unifiées puissent être appliquées aux travaux communaux.

Finalement, il en est ainsi décidé.

QUESTIONS DIVERSES.

M. le Président a été saisi par M. *Soulès* de deux importantes questions, concernant la première les cumuls, et deuxième le contrôle des transports.

En ce qui concerne les cumuls, M. *Soulès* attire l'attention du Comité sur l'intérêt que présente le décret du 21 janvier 1939 (Journal Officiel du 24 janvier 1939) portant réglementation des cumuls de retraites, de rémunérations et de fonctions des personnels du Service Vicinal des Départements. Ce décret énumère dans son article premier les indemnités qui sont considérées comme en totalité représentatives de frais. Dans son article 2, il autorise des abattements forfaitaires importants sur les autres indemnités, en ce qui concerne notamment les indemnités allouées par les communes aux fonctionnaires du Service Vicinal remplissant les fonctions de voyer communal, les indemnités pour travaux d'électrification, pour le contrôle et la surveillance des travaux d'aménagement de lotissements, le contrôle des V. F. I. L., des services publics automobiles et fluviaux, les indemnités vicinales, les honoraires pour travaux des collectivités locales, etc..., etc... Ces abattements forfaitaires peuvent atteindre 40 % du montant des indemnités lorsque les frais de tournée et de bureau ne sont pas remboursés à part, et 40 % du total des indemnités et des frais remboursés à part.

Après intervention de M. *Dauvergne*, il est décidé que la question sera inscrit à l'ordre du jour du prochain Comité.

En ce qui concerne le contrôle des transports, M. le Président expose l'évolution des idées de l'Administration Supérieure en ce qui concerne le fonctionnement des Comités Techniques et notamment la nomination des Assistants Techniques. Des Inspecteurs des transports faisant partie du Corps d'Inspection nouvellement créé vont être nommés dans tous les départements où ils seront placés sous les ordres de l'Ingénieur en Chef et de l'Ingénieur ordinaire chargé de la coordination des transports. La question se pose de savoir si ces Inspecteurs assureront le Secrétariat du Comité Technique, en remplacement des agents départementaux qui ont assuré jusqu'ici ledit secrétariat. Se pose de même la question de la rémunération des assistants techniques choisis parmi les fonctionnaires en activité dans le Département.

M. *Julien* est chargé de suivre ces différentes questions.

TOURNÉE DU P. C. M.

M. Houbin, donne des renseignements concernant la tournée du P. C. M. Une note spéciale sera envoyée à ce sujet à tous les membres du P. C. M.

Le Secrétaire adjoint,
SOULS

Le Président,
H. MALET.

Séance du 1^{er} Mars 1939

Etaient présents : MM. Henri Malet, Président; Arribehaute, Boutet, Bressot, Carpentier, Dauvergne, Dorges, Desabie, Fabre, Lehuérou-Kérisel, Mitault, Netter; Soleil, Soules, Wahl.

DÉPÔT D'UN POURVOI EN CONSEIL D'ÉTAT.

M. le Président donne lecture au Comité d'une lettre du 16 février signée de 11 inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées qui s'estiment lésés par des décrets ou arrêtés pris précédents, nommant au grade d'inspecteurs généraux de 1^{re} classe les inspecteurs généraux de 2^e classe Boullouche, Crescent, Simon et Claudon, Directeurs au Ministère des Travaux Publics.

Ils estiment ces nominations illégales, comme ayant fait état, pour décompter aux intéressés le temps de séjour dans le grade précédent nécessaire en vertu du décret de 1926, de rappels et bonifications d'ancienneté résultant des lois des 17 avril 1924, 9 décembre 1927 et 31 décembre 1938.

Ils estiment que les dits rappels et bonifications ne peuvent être utilisés que pour l'avancement de classe, alors que la nomination au grade d'inspecteur général de 1^{re} classe est un avancement de grade.

Il faut ajouter qu'un autre décret du même jour, 3 février, nomme inspecteur général de 2^e classe des Mines, M. Blum-Picard, Ingénieur en Chef des Mines, Directeur au Ministère des Travaux Publics, en faisant également état pour son ancienneté de bonifications.

Les 11 signataires de la lettre demandent au P. C. M. d'introduire un recours au Conseil d'Etat aux fins d'annulation de ces décrets pour excès de pouvoir.

Se plaçant au-dessus de toute question de personne et, ayant en tant qu'Association le devoir moral de veiller au respect des textes réglementaires, le Comité du P. C. M. décide de faire tout d'abord examiner la question par l'avocat au Conseil d'Etat qui est le conseil habituel et éclairé du P. C. M. Dans le cas où l'avis de celui-ci serait que les dits décrets sont effectivement illégaux, le pourvoi, en vue de l'annulation des nominations, serait déposé, par l'avocat avant l'expiration des délais légaux.

Le Comité, essentiellement désireux de faire preuve, en toute circonstance de clarté et de loyauté dans ses relations avec M. le Ministre des Travaux Publics, décide de l'informer des raisons qui ont motivé sa décision; à cet effet, une délégation se rendra auprès de M. le Ministre.

Le Secrétaire Adjoint :
SOULS.

Le Président :
H. MALET.

Séance du 4 Avril 1939

Etaient présents : MM. Henri Malet, Président; Arribehaute, Boutet, Bressot, Carpentier, Dauvergne, Dorges, Desabie, Fabre, Lehuérou-Kérisel, Mitault, Netter, Soleil; Soules, Wahl.

Excusés : MM. Cazes, Jouvent, Porchez, Vidal.

ANNUAIRE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Pour répondre à un certain nombre de questions de camarades, M. le Président fait connaître que l'annuaire 1939 du Ministère des Travaux Publics doit paraître en mai. Il peut être acheté à l'Imprimerie Nationale, mais le prix n'a pas encore été fixé. A titre d'indication, l'annuaire de 1937 était vendu 60 francs.

SERVICE HYDRAULIQUE ET ADDUCTIONS D'EAU.

M. le Président fait connaître qu'une dernière réunion a été tenue entre les représentants du service hydraulique et les représentants du service du Génie Rural, en vue de constater le désaccord subsistant sur la question des adductions d'eau et les attributions du service hydraulique et de rédiger un procès-verbal à soumettre à M. le Ministre de l'Agriculture.

En ce qui concerne les adductions d'eau, le P. C. M. et la Fédération des Travaux Publics (Syndicats des Ingénieurs des T. P. E. et des Adjointes Techniques) proposaient l'organisation d'un système de conférences en vue d'éviter la subordination du Service hydraulique au Service du Génie Rural.

En ce qui concerne le service hydraulique, les représentants des Ponts et Chaussées ont rappelé que deux décrets devaient, selon les promesses faites par M. le Ministre de l'Agriculture en mars 1937, fixer avec précision les attributions respectives du service hydraulique et du Génie Rural. Or, seul à ce jour, le décret concernant le Génie Rural est paru. Les représentants des Ponts et Chaussées ont donc demandé que le décret les concernant paraisse le plus tôt possible.

Le service du Génie Rural n'a pas accepté de soutenir ces propositions. Il a au contraire fait connaître son intention de demander à M. le Ministre de l'Agriculture que les attributions du service du Génie Rural soient encore étendues. M. Houdet, Président de l'Association des Ingénieurs du Génie Rural a notamment indiqué que son Association revendiquait la direction de tous les travaux communaux dans les communes dont la population est inférieure à 2.000 habitants.

Ces deux points de vue seront exposés dans un procès-verbal qui sera remis à M. le Ministre de l'Agriculture par les représentants de toutes les Associations, au cours d'une audience que M. le Président du P. C. M. est chargé de solliciter.

En ce qui concerne les chemins ruraux, les représentants des Ingénieurs en Chef et des Ingénieurs du service vicinal présents à la réunion ont fait connaître leur point de vue. Les représentants du service du Génie Rural ont admis qu'en aucun cas le Génie Rural n'aurait à intervenir dans l'entretien des chemins ruraux. Con-

cernant la construction des dits chemins, ils ont d'autre part fait connaître que rien ne s'opposait à ce que les Ingénieurs du service Vicinal établissent les projets et surveillent les travaux. Mais les représentants du service vicinal ont répliqué *qu'en fait*, seuls les chargés d'études par le Génie Rural se trouvaient à cet égard introduits auprès des Municipalités. En définitive, *M. Houdet*, Président de l'Association des Ingénieurs du Génie Rural, a proposé une modification du système actuel. Chaque fois qu'un Ingénieur en Chef du Génie Rural serait sollicité par un Maire pour la construction d'un chemin rural, il en aviserait désormais l'Ingénieur en Chef du service vicinal et celui-ci pourrait se mettre comme les autres techniciens à la disposition du Maire pour la préparation du projet. Cette procédure a reçu l'adhésion des représentants du service Vicinal.

M. Soulès fait connaître que cet accord ne répond pas entièrement à la question. Ce qui paraît surtout critiquable dans le système actuel, c'est en effet la possibilité pour le Ministère de l'Agriculture de subventionner la construction de certains chemins communaux, avec tous les inconvénients et les abus que peut entraîner en cette matière la dualité de compétence entre le Ministère de l'Agriculture et le Ministère de l'Intérieur. A la rigueur, on pourrait admettre que le Ministère de l'Agriculture subventionnât les chemins d'exploitation construits et entretenus par des Associations Syndicales de propriétaires, mais non des chemins communaux. En fait, la procédure actuelle permet de tourner la loi du 12 mars 1880 sur la construction des chemins vicinaux. Elle n'est pas conforme aux règles d'une bonne gestion administrative et financière.

Il a été admis que l'accord de procédure intervenu entre les représentants du service vicinal et les représentants du Génie Rural ferait également l'objet d'un procès-verbal à soumettre à *M. le Ministre de l'Agriculture*.

POURVOIS EN CONSEIL D'ETAT.

M. le Président fait connaître que *M^e Lesueur* a déposé au nom du P. C. M. les pourvois qui ont fait l'objet de la précédente réunion du Comité. Chaque nomination irrégulière a fait l'objet d'un pourvoi séparé. Ces pourvois ont été appuyés par un recours gracieux présenté à *M. le Ministre des Travaux Publics* par 11 Inspecteurs généraux qui se considèrent comme lésés par ces nominations.

M. le Président rappelle que le Comité lui avait donné mission d'informer *M. le Ministre des Travaux Publics* du dépôt de ces pourvois. Par suite d'un accident qui l'a immobilisé pendant quelques jours, *M. le Président* n'a pu malheureusement remplir cette mission. Il propose qu'une délégation du Comité aille s'en excuser auprès de *M. le Ministre*.

MM. Bressot et *Dauvergne* présentent un certain nombre d'observations à ce sujet. Des observations de *M. Dauvergne*, il résulte notamment qu'à son avis, l'Administration Supérieure n'a pas entièrement mesuré toutes les conséquences des nominations incriminées. Il ne peut s'agir ici de question de personnes et cela d'autant moins que des liens de profession, de collaboration et amitié nous lient aux bénéficiaires des mesures attaquées; mais il s'agit des importantes répercussions, d'ordre moral et

matériel, sur le recrutement et les promotions d'Inspecteurs Généraux, et des inégalités qui ne manqueront pas de se produire, entre camarades, dans les reclassements consécutifs envisagés par l'Administration pour tous les Ingénieurs.

INDEMNITÉS. — PRÉSIDENT DU P. C. M.

M. le Président rappelle que la circulaire du 17 février 1939 de la Direction de la Comptabilité Publique risque de provoquer le blocage général de diverses indemnités (contrôle des V. F. I. L., contrôle des D. E. E. et des autobus, etc.), et de bouleverser la situation matérielle de très nombreux camarades.

M. le Président rappelle qu'il a fait à ce sujet de nombreuses démarches auprès de l'Administration Centrale des Travaux Publics comme auprès du Ministère des Finances.

A la suite d'une démarche faite auprès de *M. Paul Reynaud* personnellement, celui-ci a envoyé au Président une lettre dont le texte est inséré plus loin. Tout en maintenant intégralement la thèse du service des Finances sur la nécessité de décrets spéciaux pour chaque nature d'indemnités, *M. Paul Reynaud* indique que la question doit faire l'objet d'un examen d'ensemble au cours d'une conférence qui se tiendra prochainement entre représentants des Finances et des Travaux Publics. Il ajoute « Je ne doute pas que cet échange de vues ne permette d'aboutir rapidement à un accord ».

M. le Président estime qu'il est de la plus haute importance que la conférence prévue par *M. Paul Reynaud* se réunisse le plus tôt possible. Il propose qu'une délégation de 4 ou 5 membres aille dans le plus court délai poser nettement la question à *M. le Ministre des Travaux Publics* et lui demande une intervention pressante auprès de son collègue des Finances.

M. le Président s'exprime alors en ces termes : « Ceci dit, mes chers camarades, j'ai le regret de constater que les différentes revendications que nos Camarades ont chargé notre Comité de défendre n'ont aucune obtenu de satisfaction depuis un an, malgré les démarches répétées, et, je vous l'assure, aussi pressantes que possible, faites par moi-même et par un certain nombre d'entre nous. Tout au contraire, la situation générale de beaucoup de nos camarades va se trouver aggravée, par le fait du renforcement du blocage d'indemnités prescrit par la circulaire du Ministre des Finances du 17 février 1939. »

« Je vous avoue que l'amertume de ces insuccès et la lourde charge d'un service très important, font que je crois préférable de passer à l'un d'entre vous la mission de poursuivre ces revendications. »

« Je vous prie en conséquence de vouloir bien accepter ma démission. »

« Il est bien entendu que cet abandon des fonctions de Président ne signifie nullement de ma part le désintéressement des causes que nous avons à défendre, et que, comme membre du Comité, je resterai toujours à la disposition de mon successeur et du Comité pour les aider de mon mieux dans les démarches où je pourrai leur être utile. »

Malgré les instances du Comité, *M. le Président Malet* maintient sa démission et il est procédé à l'élection de son successeur.

M. Dauvergne, vice-Président du Comité, est désigné à l'unanimité pour les fonctions de Président qu'il accepte devant le désir manifesté par des collègues qu'il remercie de leur confiance, mais en insistant sur son état de santé qui l'oblige à certains ménagements et sur le peu de temps que lui laissent ses diverses fonctions. Il demande à ses collègues des P. et C. de le seconder fortement dans ses efforts comme l'avaient en particulier aidé au cours de sa précédente présidence MM. Parent, Bernard Renaud et Roger Renault. Il adresse les remerciements du Comité à *M. Malet* qui, pour n'avoir pas obtenu par ses efforts les résultats qu'il eut souhaités, n'en a pas moins prodigué pendant plus d'un an un grand dévouement dans la défense de nos intérêts et de nos revendications. Il lui adresse ses bien vifs remerciements pour l'effort accompli. Il propose la désignation de *M. Malet* comme vice-Président, ce qui est décidé à l'unanimité.

Une discussion s'engage sur la question des indemnités.

M. Dauvergne signale notamment que M. le Ministre des Travaux Publics a demandé qu'il soit sursis à l'application de la circulaire du 17 février 1939 de la Direction de la Comptabilité Publique. Le Ministère des Finances a répondu quelques jours après que la question serait examinée objectivement et a annoncé l'envoi d'une deuxième lettre, non encore parvenue.

M. Soleil rappelle les dispositions de la loi de 1913 qui règle la question des frais de contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

M. Boutet signale que les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat ont fait des propositions sur la même question. La circulaire susvisée du Ministère des Finances permettant le paiement des indemnités afférentes aux exercices antérieurs à 1939, le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. considère avoir reçu une « satisfaction relative ». Pour l'avenir il demande une modification des taux de répartition des frais de contrôle.

M. Dauvergne propose :

a) Que le Comité prépare une lettre aux Présidents de Conseils Généraux et aux parlementaires des départements où les indemnités se trouveraient bloquées, pour leur fournir à ce sujet tous les arguments utiles en vue d'une intervention auprès du Ministère des Finances.

b) Que la délégation proposée par *M. Malet* soit désignée afin de saisir M. le Ministre des Travaux Publics.

c) Que le Comité du P. C. M. se mette en rapport avec le Syndicat des Ingénieurs des T. P. E. pour arrêter une position commune.

Il est décidé que *M. Soleil* préparera le projet de lettre visé ci-dessus. MM. *Dauvergne*, *Bressôt*, *Netter* et *Soulès* feront d'autre part partie de la délégation chargée d'exposer la question à M. le Ministre des Travaux Publics.

TOURNÉE DU P. C. M.

Les événements actuels imposant la présence à leur poste de tous les fonctionnaires des Travaux Publics, le Comité du P. C. M. décide de renoncer à la tournée qui devait avoir lieu dans quelques jours.

CONTROLE DES D. E. E.

M. Lehuérou-Kérisel porte à la connaissance du Comité les renseignements fournis par *M. Vincent*, Ingénieur en Chef d'Indre-et-Loire, concernant l'attitude de la Fédération des Collectivités dans son département. Il propose que le Comité du P. C. M. donne tous renseignements utiles aux Ingénieurs en Chef, pour qu'une attitude aussi uniforme que possible soit prise à cet égard.

M. Arribehaute signale qu'une quinzaine de Syndicats départementaux sont en voie de constitution sous l'égide de la Fédération des Collectivités Electrifiées. Ces Syndicats sont disposés à annuler les délibérations des Conseils Municipaux confiant le contrôle communal au service des Ponts et Chaussées.

M. Dauvergne propose de saisir le Comité de la Hache en s'appuyant sur le rapport que la Cour des Comptes a présenté en décembre 1938 au sujet de la Fédération des Collectivités Electrifiées.

Après intervention de MM. *Malet* et *Soleil*, il est décidé que *M. Malet* et *M. Arribehaute* prépareront une note pour les Ingénieurs en Chef.

ASSIMILATIONS MILITAIRES.

M. Malet continuera à s'occuper de cette question.

Le Secrétaire adjoint,
SOULÈS.

Le Président,
H. DAUVERGNE.

Paris, le 22 février 1939.

M. MALET, Président de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me demander d'abroger les dispositions de la Lettre Commune de la Direction de la Comptabilité Publique en date du 18 janvier 1937 prescrivant aux trésoriers payeurs généraux, d'une part, de surseoir au recouvrement de taxes afférentes à diverses opérations de contrôle et, d'autre part, de s'abstenir de payer aux fonctionnaires de l'Etat chargés de ce contrôle toutes indemnités dont le taux n'aurait pas été fixé par décret.

Vous exprimez l'opinion que cette dernière interdiction est actuellement sans objet puisque les indemnités dont il s'agit sont soumises à la réglementation relative aux cumuls.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la question de la réglementation des cumuls est hors de cause en la circonstance. L'interdiction faite aux comptables de payer les indemnités visées par la Lettre Commune est fondée sur le caractère irrégulier des dites indemnités, lesquelles sont allouées en violation de la loi, puisque leurs taux et leurs conditions d'attributions n'ont pas été fixées par un décret contresigné par le Ministre des Finances.

Aux termes de l'article 9 de la loi du 18 octobre 1919, « toute mesure ayant pour effet de modifier les taux ou les conditions d'attribution des indemnités et avantages accessoires de toute nature que les fonctionnaires et agents rémunérés sur le budget de l'Etat perçoivent en dehors de leurs traitements, devra faire l'objet d'un décret contresigné par le Ministre des Finances et publié au Journal Officiel. »

Avec plus de netteté encore, les décrets des 1^{er} septembre 1927 et les décrets du 22 juin 1929 qui fixent les échelles des traitements des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Ingénieurs des Mines, subordonnent l'attribution à ces agents de toute indemnité ou avantage accessoire, de quelque nature que ce soit, à l'intervention d'un décret contresigné du Ministre des Finances.

L'interdiction de paiement notifiée aux comptables supérieurs du Trésor par la Lettre Commune du 18 janvier 1937 résulte directement de ces textes qui sont toujours en vigueur. Elle ne saurait donc être rapportée tant que n'auront pas été pris en application des textes mentionnés ci-dessus, les décrets fixant les taux et les condi-

tions de rémunération qui peuvent être alloués à ces fonctionnaires de l'Etat à raison des opérations de contrôle ou d'expertise qui leur sont confiées.

Mes prédécesseurs ont demandé à plusieurs reprises au Ministère des Travaux Publics de préparer et de transmettre pour contresigner les projets de décrets dont il s'agit.

La question doit faire l'objet d'un examen d'ensemble au cours d'une conférence qui se tiendra prochainement entre représentants de mon département et de celui des Travaux Publics.

Je ne doute pas que cet échange de vues permette d'aboutir rapidement à un accord grâce auquel il me sera possible d'autoriser le paiement des arriérés dus, dans certains départements, aux fonctionnaires ayant participé au contrôle des chemins de fer d'intérêt local ou à d'autres services analogues

Le Ministre des Finances,

Signé P. REYNAUD.



ACTIVITÉ DES GROUPES

Réunion annuelle du Groupe des Ingénieurs des Mines (28 Janvier 1939)

Après un déjeuner à la Maison des X, la séance est ouverte à 14 h. 30 sous la présidence de M. l'Inspecteur général *Leprince-Ringuet*.

Etaient présents à cette réunion : MM. Jaillier, Weill, Damian, Daval, Drouard, Durand, Friédel, Gard, Lévy, Mayer, Pigeyre, Raguin, Tivolle, Armanet, Baseilhac, Denis, Duchemin, Fréreau, Guétonik, Jouven et Mialaret

BUREAU DU GROUPEMENT.

M. le Président propose à l'approbation du groupement la nomination de M. *Mialaret* aux fonctions de secrétaire du groupement en remplacement de M. *Contuie*, nommé à Douai. Cette nomination est approuvée.

TRAITEMENTS DES INGÉNIEURS DES MINES.

M. le Président constate que l'augmentation de 5 % des traitements des ingénieurs des mines, augmentation applicable seulement au traitement proprement dit et aux indemnités donnant lieu à un prélèvement pour la

retraite, sans être bien importante affirme cependant le principe de proportionnalité (tout au moins à partir d'un certain minimum d'appointements) qui avait été complètement abandonné depuis quelques années. C'est un premier résultat obtenu grâce à la Fédération Nationale des Corps de l'Etat et des Administrations Publiques fondée par M. *Dauvergne*.

M. le Président rappelle qu'il a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics, lors de l'audience que celui-ci a bien voulu accorder aux membres du Bureau du Groupement, que soit relevé le plafond de l'indemnité d'article 2 sans que soit augmenté le crédit total qu'elle entraîne. Mais la question n'intéresse pas seulement les Ingénieurs des Mines et c'est ce qui en complique la solution.

CENTRE DE RECHERCHES DE L'ECOLE DES MINES.

M. le Président fait part de son désir de voir des ingénieurs des mines se consacrer ou consacrer une partie de leur temps à des recherches scientifiques dans les labo-

ratoires de l'Ecole des Mines, en particulier au centre d'études métallurgiques qui va être créé incessamment.

Il est désirable que l'Administration détache des ingénieurs à l'Ecole des Mines pour quelques années, sans que leur avancement en soit interrompu, ce qui est prévu par les articles 3 et 4 du décret du 12 novembre 1938 sur la recherche scientifique. Il n'est peut-être pas indispensable que ces Ingénieurs soient payés pendant ce temps par l'Administration, ce qui simplifierait la question des crédits. Cette question résolue, il resterait d'ailleurs une question d'effectifs, le nombre des ingénieurs des mines en activité étant encore insuffisant. M. le Président espère cependant arriver à une solution de ce problème.

DÉMARCHES FAITES EN COMMUN AVEC LES INGÉNIEURS DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ÉTAT (MINES).

M. le Président exprime la satisfaction qu'il a eue de voir une collaboration s'établir entre le Groupement des Ingénieurs des Mines et l'Amicale des I. T. P. E. M. Il rappelle les conversations et les démarches communes des deux groupements (déjà relatées dans le bulletin du P. C. M.).

EXPERTISES DE VÉHICULES.

M. l'Ingénieur en Chef *Duruy*, dans une lettre à M. le Président, a posé la question suivante : les Ingénieurs en Chef des Mines doivent-ils effectuer le prélèvement exceptionnel de 2 % sur les indemnités qu'ils mandament, pour expertises de véhicules.

Après discussion, M. le Président conclut qu'en ce qui concerne ces indemnités l'Ingénieur en Chef est répartiteur, mais non employeur ; il ne doit donc pas effectuer de prélèvement.

COMITÉ DE RÉORGANISATION ADMINISTRATIVE.

M. *Tivolle* affirme l'impossibilité de diminuer le nombre de postes d'Ingénieurs des Mines ou des Travaux Publics de l'Etat.

M. *Jarlier* attire l'attention sur le fait que certains postes sont peut-être restés vacants depuis quelques mois, par suite de la pénurie d'effectifs. S'il en était

ainsi, il serait utile de signaler au Comité de Réorganisation Administrative que ces vacances étaient dues à des cas de force majeure et ne sauraient justifier la suppression des postes correspondants.

CONTROLE DES APPAREILS A GAZ DES CHEMINS DE FER.

M. *Durand* signale que des ingénieurs de son service ont été appelés à contrôler, pour le compte de la S. N. C. F., un certain nombre d'appareils à gaz. Il existe à la S. N. C. F. des agents habilités à faire ce contrôle, mais, dans certains cas, la S. N. C. F. a préféré faire appel au Service des Mines qui se trouvait sur place, plutôt que d'occasionner un assez long déplacement à l'un de ses agents.

M. *Durand* demande s'il doit réclamer à la S. N. C. F. le paiement de ces contrôles et si la question s'est posée dans d'autres arrondissements que le sien.

Aucun des membres présents du Groupement n'a eu connaissance d'un cas semblable.

M. le Président pense qu'il faut attendre les mesures qui seront prises par la Direction des Transports au sujet des avantages à accorder aux ingénieurs avant de déterminer l'attitude à prendre.

CONTROLE DU GAZ.

M. *Durand* signale que les Maires et les Préfets de son arrondissement demandent aux Ingénieurs de son service d'assurer le contrôle technique et le contrôle administratif des distributions de gaz.

M. le Président note que ce contrôle fonctionne déjà d'une manière satisfaisante dans le département de Seine-et-Oise. Il lui semble que le contrôle technique nécessiterait, dans de nombreux cas, un nombre d'ingénieurs supérieur à celui dont dispose le Service des Mines. Par contre, le contrôle administratif reste possible et intéressant. M. le Président étudiera cette question avec M. *Etienne*.

Le Secrétaire,

F. MIALARET.

Le Président,

F. LEPRINCE-RINGUET.



NOTES ET DOCUMENTS

Cumuls et Cumuls

Extraits d'un article de M. Gaston JÈZE, paru dans le " Journal des Finances " du 16 Décembre 1938

Il y a cumul et cumuls. Il faut distinguer celui des prébendes, des sinécures et celui des travaux nécessaires. Mais on ne distingue pas.

Le principal argument consiste à discréditer le cumuls par une épithète péjorative : « *cumulard* ». Il est incontestable que cette épithète est très commode. Elle dispense de tout raisonnement. C'est un slogan pour faibles d'esprit. Elle est donc employée de préférence à toute argumentation.

« *Cumulard* », cela suffit. C'est une injure. Elle évoque l'image d'un égoïste qui entasse les gains au détriment des pauvres diables qui, par le fait des *cumulards*, n'ont pas d'emploi et crèvent de faim.

L'épithète est du même genre que celle de « *richard* », synonyme d'égoïste, de fainéant, d'ennemi des pauvres diables, qui ne sont pauvres que parce qu'il y a des « *riches* ».

Manifestement, une épithète n'est pas une raison.

Y a-t-il des raisons contre le cumuls des travaux utiles ?

L'argument principal est le suivant : Grâce à l'interdiction du cumuls, il y aura de la besogne disponible pour plusieurs individus. On réduira le nombre des chômeurs; la misère sera moindre; plus de personnes seront employées.

On ajoute quelquefois que l'on obtiendra ainsi des économies. Les dépenses seront diminuées par la suppression du cumuls. Cet argument ne vise que les fonctionnaires. Il suppose que la besogne des fonctionnaires sera augmentée sans rémunération correspondante. Si, au contraire, l'interdiction du cumuls des rémunérations doit avoir pour résultat de multiplier les fonctionnaires publics en attribuant à de nouveaux agents la besogne accomplie par les « *cumulards* », il y aura augmentation des dépenses. Et l'augmentation sera très considérable. En effet, la rémunération allouée aux « *cumulards* » est toujours un *salaire d'appoint*. Pour fixer cette rémunération supplémentaire, l'autorité publique tient *toujours* compte du traitement attaché à la fonction principale. Si, par suite de l'interdiction du cumuls, de nouveaux agents sont recrutés, il faudra naturellement leur verser un traitement *principal*, beaucoup plus considérable que la rémunération d'appoint touchée par le « *cumulard* ».

Considérons d'abord les *fonctionnaires publics*, puisque, après tout, ce sont eux que l'on vise plus particulièrement par l'épithète de « *cumulards* ».

Le problème véritable est le suivant : Convient-il de renforcer la besogne des fonctionnaires sans augmentation de leur traitement ?

L'autre branche de l'alternative est celle-ci : Faut-il *supprimer* purement et simplement les besognes dont il est lieu aux rémunérations supplémentaires ?

Il est impossible de donner une réponse uniforme et générale.

Voici quelques exemples qui comportent manifestement des solutions différentes :

C'est d'abord la question des *heures supplémentaires*. Un agent public, en raison des nécessités du service, fait des heures supplémentaires. Faut-il lui allouer une rémunération supplémentaire ? On fait alors un « *cumulard* ».

Est-il nécessaire, pour la défense nationale, de faire des heures supplémentaires ? On a des « *cumulards* » de la défense nationale.

Le personnel de la Chambre des Députés assiste à des séances de nuit. Si on verse à ces agents une rémunération additionnelle, on fait des « *cumulards* ». Est-il possible d'embaucher du nouveau personnel pour les séances de nuit ? Ce serait absurde. Non seulement la Chambre alloue des rémunérations supplémentaires à son personnel, mais encore elle ne manque jamais de féliciter ces « *cumulards* ».

Voici d'autres exemples :

Dans l'enseignement public, il est apparu, depuis quelques années, que la création d'enseignements spécialisés à côté des enseignements fondamentaux est d'intérêt national. Il y a ainsi de nombreux « *Instituts spécialisés* ». Comment a-t-on procédé ?

Recruter de nouveaux professeurs à plein traitement aurait eu deux conséquences : 1° *recrutement très médiocre* : les enseignements spécialisés supposent une culture générale très forte, qui est l'apanage des professeurs chargés des enseignements fondamentaux; pour ces professeurs, l'enseignement spécialisé est relativement facile et sera excellent. On ne peut y affecter aucun chômeur; 2° *dépenses excessives* : la question financière constituerait un obstacle décisif à la création de ces Instituts.

L'interdiction du cumuls aboutirait pratiquement, dans ce cas, à l'interdiction de toute création d'enseignements spécialisés; ce serait, par hypothèse, l'interdiction de toute amélioration du service public de l'enseignement.

On peut conclure que, en principe, pour les services publics de ce genre, *le cumul est d'intérêt public*; ce n'est pas pour le bénéfice des fonctionnaires publics, mais pour l'intérêt général.

Toutefois, il existe des cas où un supplément de besogne sans rémunération additionnelle est justifié. C'est une étude à faire pour chaque service. C'est une question de réorganisation administrative. Une commission de réforme administrative s'occupe de ce problème général. La question des cumuls est de sa compétence. Elle a à rechercher *objectivement* si une augmentation de la besogne de certains agents est désirable sans allocation supplémentaire. Il convient de signaler que, au cas de l'affirmative, il ne faudrait pas opérer par suppression de l'allocation supplémentaire et augmentation du traitement principal. Pourtant n'est-ce pas un autre slogan : « Moins de fonctionnaires, mais mieux rémunérés » ? N'est-ce pas la même chose, sous une autre forme, que le maintien des « cumulards » ?

Considérons maintenant les travailleurs intellectuels, non fonctionnaires; le cumul est une nécessité. Les avocats, les médecins, les journalistes sont nécessairement des « cumulards ». Aucun d'eux ne peut se contenter d'un seul client. Il n'est pas possible de limiter le nombre de leurs clients.

Ce n'est pas tout. Le grand entrepreneur qui verse une rémunération annuelle forfaitaire à un avocat, à un médecin tient compte, pour la fixation de cette rémunération, du fait que l'avocat ou le médecin a d'autres sources de gain. Dira-t-on que ces rémunérations forfaitaires sont immorales et contraires à l'intérêt général ? Pour quel résultat une interdiction serait-elle prononcée ?

Croit-on qu'elle diminuerait le nombre des chômeurs intellectuels, des avocats ou des médecins insuffisamment occupés ? L'emploi serait supprimé purement et simplement par l'entrepreneur.

Passons aux *travailleurs manuels*, en y comprenant, par un abus évident du langage, mais pour simplifier l'exposé, les employés de bureau au sens large. — Le comptable qui fait des écritures pendant quelques heures dans la semaine ou dans le mois chez un petit entrepreneur, chez un artisan est un « cumulard ». Ici, on parle de « travail noir ». Croit-on que l'interdiction du « travail noir » aura pour conséquence l'embauchage par l'artisan ou le petit entrepreneur, d'un comptable permanent ? Il est évident que l'employeur se passera

de comptable, pour le plus grand dommage de l'entrepreneur lui-même et de ses créanciers : sans comptabilité, c'est le désordre ; et le désordre, c'est la faillite; ni l'entrepreneur, ni ses créanciers n'y ont intérêt.

Faute de place, je ne puis développer l'argumentation pour d'autres cas. Mais il est facile à chacun d'observer les faits sans préjugé et de conclure.

Pourquoi donc ce préjugé populaire contre les « cumulards » ? C'est tout simplement le résultat du sentiment universel de l'envie. Celui qui n'a pas, envie celui qui possède. Il ne recherche pas si celui qui possède a acquis par son travail acharné, son application, son intelligence, son habileté. Il lui suffit qu'il possède; c'est l'ennemi.

Si, au lieu de céder à l'envie, on observe, on constate que le plus souvent, le « cumulard » est *indispensable*. *S'il quitte l'emploi cumulé, l'emploi sera supprimé faute de spécialiste*. Ou bien encore, très souvent, le « cumulard » accomplit une besogne pour un *salaire réduit*; s'il quitte l'emploi cumulé, *la besogne ne sera pas faite à cause de la dépense qu'entraînerait le recrutement d'un agent principal*.

Surtout, et par dessus tout, il y a une *question morale*. Le « cumulard » est presque toujours un travailleur qui ne compte pas sa peine pour améliorer sa situation personnelle, celle de sa famille, pour s'élever socialement, intellectuellement, économiquement, ainsi que pour pousser ses enfants. Les démocraties prospères sont faites par des « cumulards ». L'origine du patronat français, de l'élite intellectuelle française, c'est le « cumulard ». A l'origine, il y a un ouvrier voulant devenir artisan par son travail, puis, entrepreneur et grand patron, voulant faire gravir à son fils un ou plusieurs échelons. Tous les chefs sont des cumulards ou fils de cumulards.

Le « cumulard » en France, s'oppose au « fainéant », au « feignant ». Il est curieux, que, dans la langue populaire, on traite le « cumulard » de « feignant ». C'est tout le contraire d'un « feignant ».

Honneur aux « cumulards » ! Honneur aux travailleurs acharnés ! Ils sont la force morale d'un pays. Ce fut la grande force morale de la France de compter des millions de cumulards ! Il n'y aura pas de prospérité économique et de progrès moral s'il n'y a plus de cumulards.

Association Internationale des Ponts et Charpentes

L'Association Internationale des Ponts et Charpentes, dont le premier Congrès avait eu lieu à Paris, il y a 6 ans, et le second à Berlin, il y a deux ans, doit tenir son troisième Congrès en 1940 à Varsovie.

Il est extrêmement souhaitable que la science et la technique française soient dignement représentées à cette manifestation, afin de n'être pas inférieures aux productions de l'étranger qui seront certainement fort abondantes et fort remarquables.

Aussi l'Association Française des Ponts et Charpentes, dont M. Suquet, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, est le Président, fait appel aux lecteurs du Bulletin du P. C. M. pour présenter des communications.

Celles-ci devront parvenir au Siège Social de l'Association Internationale à Zurich, avant fin de 1939. L'Association Française, 19, rue Blanche à Paris (9^e), se chargera bien volontiers de leur envoi.

Questions à l'ordre du jour du Congrès des Ponts et Charpentes qui sera tenu à Varsovie en 1940

I. CALCUL ET APPLICATIONS DU BETON ARME.

1. Calcul du béton armé en tenant compte de la déformation plastique;

2. Constructions avec précontraintes;
3. Constructions comportant des pièces en béton fabriquées d'avance.

II. — GRANDS ARCS EN MAÇONNERIE ET EN BETON ARME.

Calcul en tenant compte des déformations; sécurité contre le flambement.

Actions réciproques du tablier et de la voûte dans les ponts. — Cintres, et procédés de bétonnage nouveaux. Arcs à grande portée.

III. — PONTS SUSPENDUS.

Méthodes de calcul. — Dispositions constructives. — Exécution et montage.

Conditions techniques et économiques d'emploi.

IV. — QUESTIONS DIVERSES.

1. Flexion et torsion des poutres à parois minces.
2. Progrès réalisés depuis 1936 dans la construction soudée.
3. Constructions métalliques associées avec le béton ou le béton armé.



NOTE TECHNIQUE

Aménagement Routier de la Région Lyonnaise

Construction d'un pont sur le Rhône en amont de Lyon

Les travaux de construction du Pont Amont sur le Rhône faisant partie de la première tranche du programme d'aménagement routier de la région lyonnaise (1) sont en cours d'exécution.

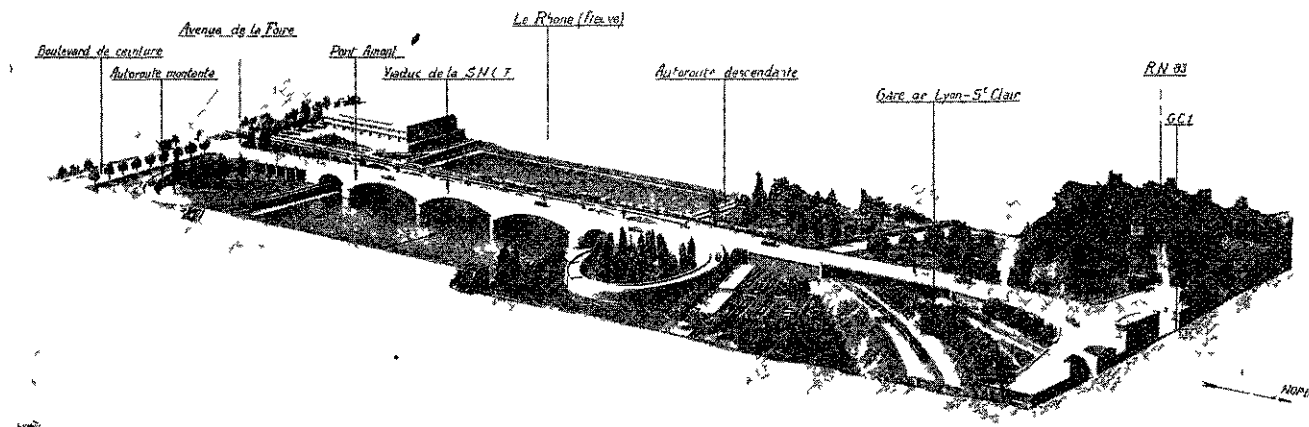
Cet ouvrage comporte 3 lots, réalisant une longueur totale de 700 mètres sur une largeur de 20 mètres (4-12-4).

Les ouvrages du 1^{er} lot ont été adjugés le 28 août 1937 pour un montant de : 27.500.000 fr. à la Compagnie Lyonnaise d'Entreprises et Travaux d'Art (C. L. E. T. A.). Sur ce montant les fondations à l'air comprimé entrent pour 11 millions dans la dépense totale. Ils sont sous-

INSTALLATION DES CHANTIERS.

La C. L. E. T. A. s'est installée sur la rive gauche où elle doit édifier le viaduc d'accès au pont proprement dit, et la culée rive gauche dudit pont, tandis que le chantier JOYA-CHABERT s'organisait en partant de la rive droite.

Les installations de C. L. E. T. A. comportant bureaux, magasins, ateliers, poste de transformation, engins mécaniques de manutention et de mise en œuvre des matériaux étaient terminées le 31 janvier 1938, mais l'Entreprise avait pu commencer dès le 10 octobre les terrassements pour fondation des piles du viaduc d'accès.



Dispositions d'ensemble des ouvrages du Pont Amont

traités par l'entrepreneur général à l'Entreprise JOYA-CHABERT.

L'ensemble des travaux est représenté sur la photographie ci-contre.

Dans la présente note nous nous proposons, non pas de décrire l'ouvrage et ses particularités techniques, mais d'indiquer quelle a été l'incidence d'une succession de grèves survenues à Lyon dans le milieu de l'année 1938 sur la marche des travaux, et quelle est surtout la situation actuelle sur de tels chantiers, au point de vue du travail.

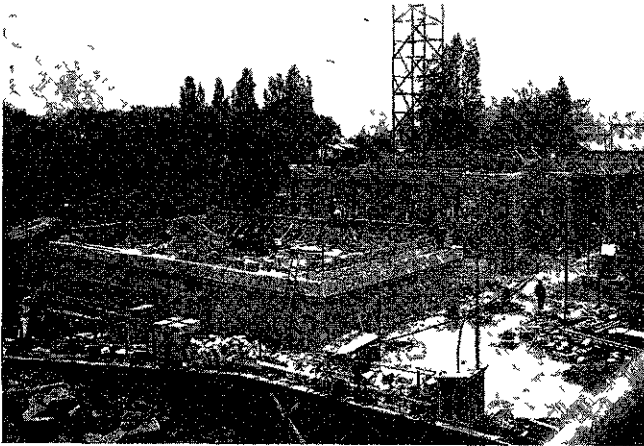
(1) Ce programme a été décrit dans le numéro spécial « La Route » de 1937, de la revue « Science et Industrie ».

Sur la rive droite, avant toute installation, l'Entreprise JOYA-CHABERT avait dû établir un terre-plein qui nécessita la mise en place de 7.000 m³ de remblai et fut terminé le 15 janvier 1938. L'aménagement des bureaux, ateliers, magasins, infirmerie, (ainsi que du poste de compresseurs situé sur la rive gauche) fut achevé fin janvier. La construction de la passerelle de service commencée le 15 janvier se poursuivait en même temps que s'édifiaient les échafaudages des caissons. Au 15 avril, l'échafaudage du caisson n° 1 était terminé et permettait le montage dudit caisson. Celui du caisson n° 2 pouvait être entrepris dès le 10 juin. Au 15 octobre, la passerelle de service et l'échafaudage du caisson n° 2 étant terminés permettaient l'équipement de ce caisson. Enfin au 5 novembre, l'échafaudage du caisson n° 3 était achevé quant au plancher inférieur.

MARCHE DES TRAVAUX — ETAT D'AVANCEMENT.

La période du 15 septembre 1937 au 5 novembre 1938 peut être divisée en 3 parties.

Période A. — De l'ouverture des chantiers au mois de juin 1938, pendant laquelle l'Entreprise a bénéficié d'un rendement normal de son personnel.



Viaduc d'accès R. D. et Culée.

Période B. — Du début de juin au 3 octobre 1938, au cours de laquelle a été constatée une diminution croissante du rendement aboutissant à 2 grèves d'avertissement (8 et 9 août, 22-25 août) et finalement à la grève générale du 12 septembre. Cette période de 4 mois n'a comporté que 55 journées de travail.

Période C. — A partir du 3 octobre, date à laquelle l'Entreprise ayant débauché la totalité de son ancien personnel ouvrier, a repris les travaux avec un personnel entièrement renouvelé et porté progressivement aux effectifs antérieurs de 45 ouvriers pour C. L. E. T. A. et 180 pour l'Entreprise JOYA-CHABERT. Pendant cette période, l'activité du chantier s'est notablement accrue; le rendement a augmenté de 50 % environ.

L'état d'avancement des travaux à la fin de chacune de ces périodes est exposé ci-dessous.

FONDACTIONS A L'AIR COMPRIMÉ.

Période A. — Au 31 mai, le montage du caisson n° 1, commencé le 15 avril, était sur le point d'être terminé. La passerelle de service était poussée jusqu'au milieu de l'intervalle entre les caissons n° 2 et 3 soit sur 157 m. de longueur. Les pieux de l'échafaudage du caisson n° 2 étaient battus, moisés et raccordés à la passerelle.

Aucun acompte sur travaux, les fondations à l'air comprimé étant payées au mètre cube de fondation exécuté et le fonçage du caisson n° 1 n'étant pas encore commencé.

Période B. — Au 3 octobre, le caisson n° 1 dont la descente avait commencé le 7 juin, avait son couteau à la cote (159) alors que le fonçage à la cote définitive (150,40) aurait dû être terminé depuis le milieu du mois d'août. 1.925 m³ de déblais sur 3.700 avaient été extraits et 1.495 m³ de béton sur 3.070 exécutés.

Le caisson n° 2 dont le montage avait été commencé le 10 juin, était assemblé et rivé sur une hauteur de 4 m. 50. Le couteau se trouvait à la cote (164,50) et le caisson avait été lesté de 95 m³ de béton. Les déblais étaient restés dans la chambre de travail. Le programme des travaux prévoyait qu'au 3 octobre le couteau devait atteindre la cote (152,50) environ, c'est-à-dire que le cube de fondation réalisé à cette date aurait dû être de 2.450 m³.

Les pieux d'échafaudage du caisson n° 3 étaient battus ainsi que ceux de la patte d'oie de protection, leur moutage étant en cours. La passerelle de service était poussée jusqu'à cet échafaudage, soit sur une longueur de 190 m.

Le décompte des travaux réellement exécutés atteignait 1.618.994 frs.

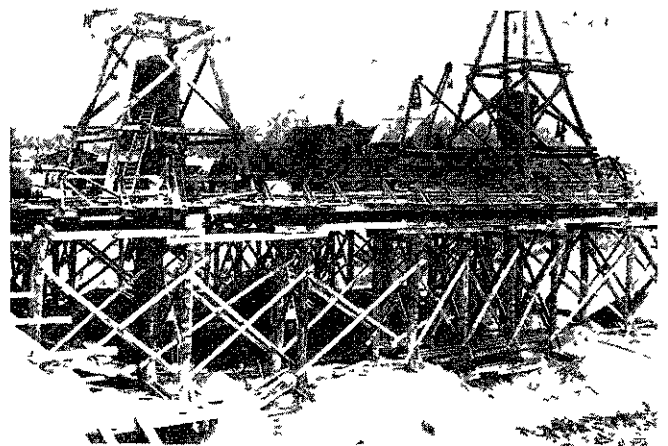
Période C. — Au 5 novembre, le couteau du caisson n° 1 atteint la cote (153,90). Il est descendu de 5 m 10 en 23 jours de travail. 1.143 m³ de déblais ont été extraits et 970 m³ de béton mis en place. Le premier rang de hausses qui doit permettre l'arasement des fondations à la cote (161,40) et la pose de la 1^{re} assise de pierre de taille du fût de la pile est en place.

Le montage du caisson n° 2 et son équipement sont terminés; le fonçage à l'air comprimé commencé le 28 octobre a porté le couteau à la cote (162,50) — 990 m³ de déblais ont été extraits et 780 m³ de béton mis en place depuis la reprise du travail.

Au 31 octobre, la situation des travaux s'établissait à 2.772.694 fr. soit 1.153.700 fr. pour cette dernière période.

L'ensemble de l'entreprise a subi ainsi, pendant la campagne d'été, un retard considérable.

Vers la fin du mois de Septembre, alors qu'il y avait lieu d'espérer que deux des caissons seraient terminés et le troisième en cours, on se trouvait avec un caisson à moitié foncé et le deuxième caisson en très mauvaise posture vis-à-vis des crues du Rhône; une montée rapide des eaux à fin Septembre eut provoqué une désorganisation totale de toutes les installations faites.



Caisson n° 1, à fin de fonçage.

Dimensions : 28 m × 12 m. Profondeur : 13 m.

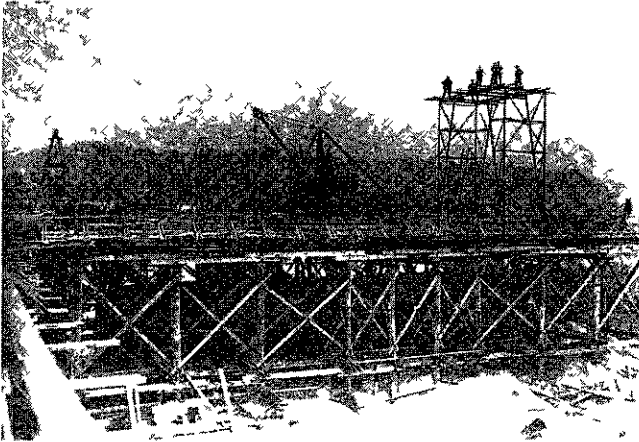
Une période exceptionnelle de basses eaux aux mois d'Octobre et Novembre, jointe à une amélioration insoupçonnée du rendement des équipes, a permis de rétablir une situation très compromise; néanmoins, à l'heure actuelle, la totalité du retard de la campagne d'été, que l'on pouvait estimer à l'époque à deux caissons, n'est pas encore rattrapée; il restera toujours un caisson, le caisson n° 4, qui devra être implanté sous les risques des

caues de printemps ou bien retardé jusqu'au milieu de l'été.

Nous n'évoquons pas ici l'incidence financière des grèves qui n'a d'ailleurs fait l'objet d'aucun règlement avec l'entreprise.

CHADENSON

Ingenieur des Ponts et Chaussées.



Caisson n° 2, au premier plan, en montage.
Caisson n° 1, au second plan.



Echafaudage du Caisson n° 3.
Vue de l'aval, Rhône ou très basses eaux. (25 octobre 1938).



NOMINATIONS

Aux termes d'un décret en date du 24 novembre 1938, M. *Lejeune* (Armand-Alphonse-Alix-Marie), ingénieur en chef hors classe des mines admis à la retraite prendra le titre d'inspecteur général honoraire des mines.

Par arrêté du 30 novembre 1938, les ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées dont les noms suivent, précédemment mis à la disposition de la préfecture de la Seine pour occuper un emploi de leur grade au service de la ville de Paris, ont été maintenus, pour une nouvelle période de cinq ans, à partir des dates ci-après indiquées, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913, savoir :

M. *Hubie*, ingénieur en chef de 1^{re} classe. — 1^{er} avril 1937 (1).

M. *Koch*, ingénieur en chef de 1^{re} classe. — 16 octobre 1937.

M. *Mardon*, ingénieur en chef de 2^e classe. — 18 juillet 1937.

M. *Buteau*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe. — 1^{er} juillet 1937.

M. *Bizot*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe. — 16 octobre 1937.

Par arrêté du 30 novembre 1938, M. *Paoli*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées, affecté au contrôle général des chemins de fer et des transports, en qualité de commissaire au contrôle, a été chargé, à dater du 1^{er} décembre 1938, en sus de ses attributions actuelles, des fonctions de secrétaire général adjoint du comité supérieur de coordination des transports, en remplacement de M. Charbonneaux.

Par arrêté du 30 novembre 1938, M. *Bichelonne*, commissaire de 1^{re} classe au contrôle général des chemins de fer et des transports, a été nommé, à dater du 1^{er} janvier 1938, commissaire en chef de 2^e classe, 2^e échelon.

Par arrêté du 8 décembre 1938, M. *Boutet*, inspecteur général de première classe des ponts et chaussées, a été nommé président de la 1^{re} section du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. Philippe, 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. Philippe, maintenu en fonction jusqu'à la remise de son livret de pension.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 8 décembre 1938, M. *Eyssautier*, ingénieur ordinaire de 3^e classe du corps des mines du 1^{er} octobre 1936, détaché dans

le cadre général des travaux publics et des mines des colonies, pour compter du 1^{er} octobre 1937, a été promu ingénieur principal de 4^e classe (2^e échelon) des travaux publics et des mines des colonies (mines), pour compter du 1^{er} octobre 1938, au point de vue exclusif de l'ancienneté.

Par décret du 6 décembre 1938, M. *Dargentou* (André-Paul-Pierre-François), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, attaché au service des phares et balises, a été nommé, pour une durée d'un an, à dater du 16 octobre 1938, professeur du cours d'analyse à l'école nationale des ponts et chaussées.

Par arrêté du 15 décembre 1938, les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines dont les noms suivent ont été maintenus, du 1^{er} janvier 1939 au 31 décembre 1939, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913 :

PONTS ET CHAUSSÉES

M. *Bars*, ingénieur en chef de 1^{re} classe (1), travaux publics du Maroc (2).

M. *Coupric*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe, travaux publics du Maroc.

M. *Marce*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe, travaux publics du Maroc.

M. *Bouquet des Chaux*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe, travaux publics du Maroc.

M. *Chardeaux*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe, travaux publics du Maroc.

M. *Le Vert*, ingénieur ordinaire de 2^e classe, travaux publics du Maroc.

M. *Naissant*, ingénieur ordinaire de 2^e classe, travaux publics du Maroc.

MINES

M. *Despujols*, ingénieur en chef hors classe (1), service des mines et de la carte géologique du Maroc (2).

M. *Bondon*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe, travaux publics du Maroc.

Aux termes d'un décret en date du 17 décembre 1938 et par modification au décret du 21 août 1938, M. *Schwartz* (Maurice-Marie-Ernest), nommé inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, prendra rang dans ledit grade à dater du 1^{er} janvier 1939, en remplacement de M. Tessier, décédé.

(1) Grades actuels.

(2) Services.

(1) Date d'expiration de la période de détachement.

Par décret du 9 décembre 1938;

M. *Jeannin* (Emile-Charles), 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 de M. Philippe, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. *Parmentier* (Jean-Gaston-Robert), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général de 2^e classe, a été nommé inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, en remplacement de M. Jeannin.

Ces dispositions auront leur effet à dater du jour de la cessation effective des services de M. Philippe, maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

Aux termes d'un décret en date du 17 décembre 1938 et par modification au décret du 9 décembre 1938, M. *Parmentier* (Jean-Gaston-Robert), nommé inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, prendra rang dans ledit grade à dater du jour de la cessation effective des services de M. Richard, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension.

Par arrêté du 23 décembre 1938, l'ancienneté dans la 3^e classe de son grade de M. *Pezet*, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, a été fixée au 1^{er} avril 1937, déduction faite de la durée des congés sans traitement précédemment accordés à l'intéressé et compte tenu de la bonification d'ancienneté pour service militaire prévu par l'article 7 de la loi du 31 mars 1928.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pécuniaire.

Par arrêté du 30 décembre 1938, ont été fixés comme suit le grade et la classe des commissaires au contrôle général des chemins de fer et des transports dont les noms suivent, savoir :

MM. *Antoine, Faure* : commissaires de 1^{re} classe.

M. *Paoli* : commissaire de 3^e classe, 1^{er} échelon.

L'effet de ces dispositions remontera au 1^{er} octobre 1938, date d'affectation au contrôle des intéressés.

Par décret en date du 27 décembre 1938, M. *Etienne* (René-Paul-Victor), inspecteur général de 2^e classe des mines, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe, pour prendre rang à dater du 1^{er} janvier 1939, en remplacement numérique de M. Crussard, placé en service détaché.

Par décret du 27 décembre 1938, M. *Niewenglowski* (Paul-Adrien), inspecteur général de 2^e classe des mines, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe, pour prendre rang à dater du 1^{er} janvier 1939, en remplacement numérique de M. Etienne.

Par décret en date du 27 décembre 1938, M. *Jartier* (Jean-Théodore-Maurice), ingénieur en chef hors classe des mines, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général de 2^e classe, a été nommé inspecteur général de 2^e classe des mines, à dater du 1^{er} janvier 1939.

Par décret du 27 décembre 1938, M. *Thibault* (Jacques-Félix), ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des mines, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur en chef, a été nommé ingénieur en chef de 2^e classe des mines pour prendre rang le 1^{er} janvier 1939.

Par décret du 12 janvier 1939, M. *Berthelot* (Jean-Louis-Joseph-Edmond), ingénieur ordinaire de 2^e classe des mines, dont la démission a été acceptée par décret du 31 juillet 1928, a été réintégré dans les cadres des ingénieurs des mines, à dater du 1^{er} janvier 1939.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 23 janvier 1939, ont été inscrits au tableau d'avancement du personnel du cadre général des travaux publics et des mines des colonies pour 1939, les fonctionnaires dont les noms suivent :

A. — TRAVAUX PUBLICS

Pour le grade d'ingénieur général.

M. *Mahé*, ingénieur en chef hors classe.

Pour le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe.

MM. *Dorche, Cuneo*, ingénieurs principaux de 1^{re} classe.

Pour le grade d'ingénieur principal de 1^{re} classe.

(Choix.) M. *Pialoux*;

(Choix.) M. *Crouzet*;

(Choix.) M. *Decugis*;

(Choix.) M. *Gendreau*;

(Choix, à défaut d'ancienneté). M. *Haas*, ingénieurs principaux de 2^e classe.

Pour le grade d'ingénieur principal de 2^e classe.

(Choix.) M. *Blondeau*, ingénieur principal de 3^e classe.

Par arrêté en date du 10 septembre 1938, M. *Pierre Clavel* a été nommé attaché au cabinet du ministre des travaux publics.

Par décret en date du 22 janvier 1939, M. *Duriez*, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2^e classe, chargé de mission auprès du directeur de l'école nationale des ponts et chaussées, a été nommé, à dater du 16 janvier 1939, directeur du service des laboratoires et des essais et recherches statistiques sur les matériaux de construction.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 31 janvier 1939, ont été promus dans le cadre général des travaux publics et des mines des colonies, pour compter du 1^{er} janvier 1939, les fonctionnaires dont les noms suivent :

A. — TRAVAUX PUBLICS

Au grade d'ingénieur principal de 1^{re} classe.

MM. *Pialoux, Crouzet, Decugis, Gendreau, Haas*, ingénieurs principaux de 2^e classe.

Au grade d'ingénieur principal de 2^e classe.

M. *Blondeau*, ingénieur principal de 3^e classe.

Par arrêté du 28 janvier 1939, le tableau d'avancement des ingénieurs des ponts et chaussées a été complété ainsi qu'il suit :

Pour le grade d'inspecteur général de 2^e classe.

A. — Cadre ordinaire.

M. *Claudon*, ingénieur en chef hors classe, directeur général des chemins de fer et des transports.

Par décret en date du 31 janvier 1939, M. *Claudon* (Jacques-René-François-André), ingénieur en chef hors classe des ponts et chaussées, directeur général des chemins de fer et des transports, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé inspecteur général de 2^e classe, à dater du 15 février 1939.

Par décret en date du 31 janvier 1939, M. *Boulloche* (Jacques-André), inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, directeur des routes, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe, à dater du 15 février 1939.

Compte tenu des bonifications d'ancienneté prévues par les lois des 17 avril 1924, 9 décembre 1927 et 31 mars 1928 et non encore utilisées, son ancienneté dans ce grade a été reportée au 30 mars 1937.

Par décret en date du 31 janvier 1939, M. *Crescent* (Charles-Auguste), inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, directeur des voies navigables et des ports maritimes, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe, à dater du 15 février 1939.

Compte tenu des bonifications d'ancienneté prévues par les lois des 17 avril 1924, 9 décembre 1927 et 31 mars 1928 et non encore utilisées, son ancienneté dans ce grade a été reportée au 15 août 1937.

Par décret en date du 31 janvier 1939, M. *Simon* (Pierre-Noël), inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, directeur de l'électricité, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe, à dater du 15 février 1939.

Compte tenu des bonifications d'ancienneté prévues par les lois des 17 avril 1924, 9 décembre 1927 et 31 mars 1928 et non encore utilisées, son ancienneté dans ce grade a été reportée au 15 février 1936.

Par décret en date du 31 janvier 1939, M. *Claudon* (Jacques-René-François-André), inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, directeur général des chemins de fer et des transports, a été nommé inspecteur général de 1^{re} classe, à dater du 15 février 1939.

Compte tenu des bonifications d'ancienneté prévues par les lois des 17 avril 1924, 9 décembre 1927 et 31 mars 1928 et non encore utilisées, son ancienneté dans ce grade a été reportée au 10 août 1938.

Par arrêté du 28 janvier 1939, le tableau d'avancement des ingénieurs des mines a été complété ainsi qu'il suit :

Pour le grade d'inspecteur général de 2^e classe.

M. *Blum-Picard*, ingénieur en chef hors classe, directeur des mines.

Par décret en date du 31 janvier 1939, M. *Blum-Picard* (Lambert), ingénieur en chef hors classe des mines, directeur des mines, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'inspecteur général, a été nommé inspecteur général de 2^e classe, à dater du 15 février 1939.

Compte tenu des bonifications d'ancienneté prévues par les lois des 17 avril 1924, 9 décembre 1927 et 31 mars 1928 et non encore utilisées, son ancienneté dans ce grade a été reportée au 1^{er} juin 1936.

Par arrêté en date du 2 février 1939, a été reportée du 1^{er} octobre 1938 aux dates ci-après indiquées, compte tenu des majorations d'ancienneté pour services militaires prévues par l'article 7 de la loi du 1^{er} avril 1923, la loi du 17 avril 1924, l'article 23 de la loi du 9 décembre 1927 et l'article 7 de la loi du 31 mars 1928, l'ancienneté dans la 3^e classe de leur grade, des ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées dont les noms suivent, savoir :

MM. *Bussy*, 5 février 1930.

Raiton, 1^{er} mai 1934.

Sors, 10 mai 1935.

Le présent reclassement ne comporte pas de rappel pénuciaire.



MUTATIONS

Aux termes d'un arrêté en date du 21 novembre 1938, M. *Girard*, inspecteur général de 1^{re} classe des ponts et chaussées, fera exclusivement partie, à dater du 16 novembre 1938, conformément à sa demande, de la 3^e section du conseil général des ponts et chaussées.

Par décret du 22 novembre 1938, a été fixée au 1^{er} octobre 1938 la date à laquelle prendront rang, en qualité d'élèves ingénieurs des mines, les anciens élèves de l'école polytechnique dont les noms suivent, nommés à ce grade par décret du 19 octobre 1937 et qui ont produit le certificat médical visé à l'article 51, paragraphe 4, de la loi du 30 mars 1929 :

A. — SERVICE METROPOLITAIN.

MM. *Crussard* (Charles).
Hue de La Colombe (Jean-Bernard).
Martin (Roger-Léon-René).
Dontot (Jacques).
Ventura (Elie).
Ritter (Rolland-Albert-Louis).

B. — SERVICE COLONIAL.

MM. *Nicolas* (Henri-Marie-François).
Sala (Marcel-Georges).

Par décret en date du 22 novembre 1938, a été fixée au 1^{er} octobre 1938 la date à laquelle prendront rang en qualité d'élèves ingénieurs des ponts et chaussées les anciens élèves de l'école polytechnique dont les noms suivent, nommés à ce grade, par décrets du 20 octobre 1937 et qui ont produit le certificat médical visé à l'article 51, paragraphe 4, de la loi du 30 mars 1929 :

A. — SERVICE MÉTROPOLITAIN

MM. *Brocard* (André-Paul-Auguste).
Cirilli (Bruno-Paul-Jean).
Giraud (René-Marcel-Charles).
Vandange (Robert-Georges-Alexis).
Fumet (Paul-Marie-Léon).
Deschenes (Albert-Paul-Henri).
de Conihout (Pierre-Gaston).
Dreyfuss (Gilbert).
Deschamps (Jacques-Marcel).
Legrand (Marc-Marie-Maurice).
Weimager (Jean-Louis).
Thille (Aimé-Aurel-Jacques).
Leroy (Léon-Paul-Jules-Louis).

B. — SERVICE COLONIAL

MM. *Aubert* (Albert-Pierre).
Vernisse (Jean).
Devouge (Robert-Raymond).
Armengaud (Pierre-Elie-Maurice-Joseph).

Par arrêté du 30 novembre 1938, M. *Muffang*, ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées à Valenciennes, a été chargé, à dater du 1^{er} décembre 1938, à la résidence d'Amiens, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Héduy, savoir :

1^o Service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Somme ;

2^o Service maritime du même département.

Par arrêté en date du 30 novembre 1938, M. *Chavagnac*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, remis sur sa demande par le ministère de l'air à la disposition du ministre des travaux publics, a été chargé, à dater du 16 décembre 1938, à la résidence de Moulins, du service ordinaire des ponts et chaussées du département de l'Allier, en remplacement de M. Buisson, promu au grade d'inspecteur général des ponts et chaussées.

Par arrêté du 30 novembre 1938 :

M. *Turquet de Beauregard*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des mines à Alger, a été chargé, à dater du 1^{er} octobre 1938, en sus de ses attributions à cette résidence, de l'intérim du sous-arrondissement minéralogique de Constantine-Ouest.

M. *Bouillot*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des mines à Constantine, a été chargé, à dater du 1^{er} octobre 1938, en sus de ses attributions à cette résidence, de l'intérim du 3^e arrondissement de contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer algériens.

Par arrêté du 9 décembre 1938, M. *Guérin*, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées, en stage à l'inspection générale des travaux publics des colonies, destiné au service colonial, a été mis, à dater du 16 décembre 1938, à la disposition du ministère des colonies.

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 17 décembre 1938, M. *Issarte*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Auch, a été chargé, à dater du 1^{er} janvier 1939, à la résidence de Melun, du service ordinaire des ponts et chaussées du département de Seine-et-Marne, en remplacement de M. Schwartz, promu inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées.

Par décision du 13 décembre 1938, a été fixée au 1^{er} janvier 1939 la date à laquelle cessera effectivement ses services M. *Amante*, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, directeur du port de Bône, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu provisoirement en fonctions jusqu'à la délivrance de son livret de pension.

Par arrêté du 23 décembre 1938, ont été désignés en qualité de titulaires de postes de directeurs des services de contrôle, dans les conditions prévues par les articles 2 et 4 du décret du 25 juin 1938, les fonctionnaires dont les noms suivent, savoir :

Directeur du service du contrôle technique

M. Favière, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, inspecteur général du contrôle de 2^e classe, précédemment chargé des fonctions de directeur du contrôle de l'exploitation technique et du matériel et de la traction des chemins de fer d'intérêt général.

Directeur du service du contrôle économique et de coordination

M. Robert, ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées, commissaire en chef hors classe au contrôle, précédemment chargé des fonctions de directeur du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer d'intérêt général.

Directeur du service du contrôle du travail du personnel.

M. de Ruffi de Pontevès Gévaudan, inspecteur général de 1^{re} classe des mines, inspecteur général du contrôle de 1^{re} classe, précédemment nommé directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer.

Par arrêté du 23 décembre 1938, MM. Graff, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, faisant fonctions d'ingénieur en chef, et Siegfried, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées, ont été placés, à dater du 1^{er} janvier 1939, par application de l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913, dans la situation de service détaché, respectivement en qualité de directeur et de chef d'exploitation du port autonome de Strasbourg.

Par arrêté du 23 décembre 1938, M. Duval, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Cambrai, a été chargé, à dater du 1^{er} janvier 1939, à la résidence de Valenciennes, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Muffang, appelé à une autre destination, savoir :

1^o Arrondissement de Valenciennes du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Nord ;

2^o Premier arrondissement du service d'études du canal de l'Escaut à la Meuse ;

3^o Arrondissement de Valenciennes du service des voies navigables dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

M. Duval sera attaché, en outre, au service hydrométrique et d'annonce des crues de la partie française des bassins de l'Escaut et de l'Yser.

Par arrêté du 27 décembre 1938, M. Crussard, inspecteur général de 1^{re} classe des mines, nommé membre du conseil d'administration des mines domaniales de potasse d'Alsace, et désigné pour exercer les fonctions de président de ce conseil d'administration, a été placé à ce titre à dater du 21 novembre 1938, pour une durée de cinq ans, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Aux termes d'un arrêté en date du 27 décembre 1938, M. Etienne (René-Paul-Victor), promu par décret en date du 27 décembre 1938 inspecteur général de 1^{re} classe des mines, restera détaché en cette nouvelle qualité à l'école nationale supérieure des mines pour y remplir les fonctions de professeur.

Aux termes d'un arrêté du 27 décembre 1938 :

M. Le Sueur, inspecteur général de 2^e classe des mines, sera chargé de la 1^{re} division d'inspection générale du service ordinaire des mines, en remplacement de M. Crusard, placé dans la situation de service détaché.

M. Jarlier, nommé inspecteur général de 2^e classe des mines, sera chargé de la 4^e division d'inspection générale du service ordinaire des mines, en remplacement de M. Le Sueur.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1939.

Par arrêté du 27 décembre 1938, M. Lévy (René), ingénieur en chef hors classe des mines à Douai, a été chargé sur sa demande, à dater du 1^{er} janvier 1939, à la résidence de Paris, des services ci-après désignés en remplacement de M. Jarlier, promu au grade d'inspecteur général de 2^e classe des mines, savoir :

1^o 1^{er} arrondissement minéralogique de Paris ;

2^o Service de surveillance des appareils à vapeur du département de la Seine.

Par arrêté du 27 décembre 1938, M. Duhamaux, ingénieur en chef de 2^e classe des mines à Nantes, a été chargé sur sa demande, à dater du 1^{er} janvier 1939, à la résidence de Douai, de l'arrondissement minéralogique de Douai, en remplacement de M. Lévy, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté en date du 27 décembre 1938, M. Samuel, ingénieur ordinaire de 2^e classe des mines, chargé du sous-arrondissement minéralogique de Caen, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} janvier 1939, à la résidence de Paris, du sous-arrondissement unique du 1^{er} arrondissement minéralogique de Paris, en remplacement de M. Thibault, placé dans la situation de disponibilité sans traitement pour convenances personnelles.

Par arrêté en date du 28 décembre 1938, M. Moch, ingénieur ordinaire de 2^e classe des ponts et chaussées à Strasbourg, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} janvier 1939, à la résidence de Versailles, de l'arrondissement Nord-Ouest du service ordinaire des ponts et chaussées du département de Seine-et-Oise.

Aux termes d'un arrêté du 6 janvier 1939, M. Calès, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Strasbourg, sera chargé, à dater du 16 janvier 1939, à la même résidence, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département du Bas-Rhin, en remplacement de M. Moch, appelé à une autre destination.

Par arrêté du 9 janvier 1939, a été rapporté l'arrêté en date du 17 octobre 1938 par lequel M. Mook, ingénieur ordinaire de 3^e classe des ponts et chaussées à Briançon, a été mis à la disposition du ministère des colonies, à dater du 16 octobre 1938, dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

M. Mook sera chargé, à la résidence de Mont-de-Marsan, à dater du 16 janvier 1939, de l'arrondissement unique du service ordinaire des ponts et chaussées du département des Landes.

Il sera attaché en outre au service maritime du même département et au service hydrométrique et d'annonce des crues du bassin de l'Adour (3^e section).

Par arrêté en date du 11 janvier 1939, M. Parmentier, nommé inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, pour prendre rang à dater du jour de la cessation effective des services de M. Richard, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension, a été chargé, en cette qualité à partir de la même date, du 6^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées, en remplacement de M. Richard.

Aux termes d'un arrêté en date du 11 janvier 1939, M. Parmentier, nommé inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, pour prendre rang à dater du jour de la cessation effective des services de M. Richard, admis à faire valoir ses droits à la retraite et maintenu en fonctions jusqu'à la remise de son livret de pension, fera partie, en cette qualité, à partir de la même date, des 1^{re} et 2^e sections du conseil général des ponts et chaussées.

Par arrêté du 11 janvier 1939, M. Roux, dit Leroux, ingénieur en chef de 2^e classe des mines, précédemment mis à la disposition du ministère des affaires étrangères pour être affecté à un poste de son grade à Tunis, a été réintégré dans les cadres de l'administration des travaux publics et chargé, à dater du 1^{er} janvier 1939, à la résidence de Nantes, de l'arrondissement minéralogique de Nantes, en remplacement de M. Duhamiaux, appelé à une autre destination.

Par arrêté en date du 11 janvier 1939.

M. Frontard, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été chargé du 10^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées, en remplacement de M. Tessier, décédé.

M. Schwartz, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, a été chargé du 19^e arrondissement d'inspection générale des services des ponts et chaussées, en remplacement de M. Frontard.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1939.

Aux termes d'un arrêté en date du 11 janvier 1939 :

M. Frontard, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, fera partie des 2^e et 4^e sections du conseil général des ponts et chaussées.

M. Schwartz, inspecteur général de 2^e classe des ponts et chaussées, fera partie des 1^{re} et 4^e sections du conseil général des ponts et chaussées.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1939.

Par arrêté en date du 14 janvier 1939, M. Vasseur, inspecteur général des ponts et chaussées, a été nommé, à dater du 1^{er} janvier 1939, directeur du service central hydrométrique et d'annonce des crues, en remplacement de M. Parent, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Par arrêté du 12 janvier 1939, M. Girard (Georges), ingénieur en chef de 2^e classe des ponts et chaussées à Constantine, a été chargé, sur sa demande, à dater du 1^{er} janvier 1939, à la résidence de Bône, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Amante, admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

1^o Circonscription de Bône des services des ponts et chaussées du département de Constantine;

2^o Circonscription de Bône du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'intérêt général.

Par arrêté du ministre des colonies en date du 20 janvier 1939, M. Guérin (Jacques), ingénieur de 3^e classe des ponts et chaussées du 1^{er} octobre 1936, en service détaché à la disposition du ministre des colonies, a été classé dans le cadre général des travaux publics et des mines des colonies, au grade d'ingénieur principal de 4^e classe (2^e échelon), et affecté en Afrique équatoriale française, pour compter du 16 décembre 1938.

M. Guérin conserve à cette date une ancienneté de 1 mois et 27 jours.

Par décision ministérielle du 31 janvier 1939, M. Lambert de Frondeville (René), ingénieur de 2^e classe des travaux maritimes, a été désigné pour continuer ses services au service central des travaux maritimes à Paris.

Il devra avoir rejoint son nouveau poste le 1^{er} avril 1939.

Par arrêté du 21 janvier 1939, M. Maître-Devallon, inspecteur général de 1^{re} classe des ponts et chaussées, réintégré dans les cadres de l'administration des travaux publics, est mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie pour être chargé de l'inspection générale des services des travaux publics de l'Algérie, en remplacement de M. Scotto di Vettimo, décédé.

Il restera dans ces nouvelles fonctions placé dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1^{er} février 1939.

Par arrêté du 1^{er} février 1939, M. Bequ (Christjan), ingénieur en chef de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Paris, a été mis, à dater du 1^{er} février 1939, à la disposition du ministre des colonies, pour remplir les fonctions d'inspecteur général des travaux publics des colonies.

Il sera considéré comme étant placé dans la situation de service détaché.

Aux termes d'un arrêté du 2 février 1939, M. *Les-canne*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées, remis par le ministre des colonies à la disposition du ministre des travaux publics, a été chargé, à dater du 9 mars 1939, à la résidence de Bar-le-Duc, des services ci-après désignés, en remplacement de M. Lamidieu, admis à faire valoir ses droits à la retraite, savoir :

1° Arrondissement du Sud du service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Meuse ;

2° Premier arrondissement du service du canal de la Marne au Rhin (1^{re} section) ;

3° Arrondissement unique du service du contrôle des études et travaux de la ligne de chemin de fer de Vitry-

le-François à Lérerville (partie comprise entre Nançois et Lérerville).

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

Par arrêté du 2 février 1939, M. *Teissier du Cros*, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des ponts et chaussées à Marseille, a été mis, sur sa demande, à la disposition de la caisse nationale de la recherche scientifique, en vue d'être chargé d'une mission d'études à Edimbourg, pour une durée d'un an, à dater du 1^{er} janvier 1939.

Il sera placé dans la situation de service détaché prévue par l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Modifications dans la Répartition des Services

Par arrêté du 28 décembre 1938, le service ordinaire des ponts et chaussées du département de Seine-et-Oise a été organisé à nouveau comme suit, à dater du 1^{er} janvier 1939 :

Arrondissement du Nord-Ouest

Subdivision de Mantes.
Subdivision de Rambouillet.
Subdivision de Mareil-sur-Mauldre.

Arrondissement de l'Ouest

Subdivision de Versailles-1^{re}.
Subdivision de Versailles-2^e.

Subdivision de Saint-Germain.

Arrondissement du Nord.

Subdivision d'Argenteuil.
Subdivision de Montmorency.
Subdivision d'Ecouen.
Subdivision de Pontoise.

Arrondissement du Sud

Subdivision du Raincy.
Subdivision de Corbeil.
Subdivision d'Etampes.

LÉGION D'HONNEUR

Par décret en date du 31 décembre 1938 rendu sur la proposition du ministre des travaux publics.

Vu la déclaration du conseil de l'ordre en date du 30 décembre 1938, portant que les promotions et nominations ci-dessous n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

Sont promus ou nommés dans la Légion d'honneur :

Au grade de commandeur.

M. *Parent* (Joseph-Henri-Désiré), inspecteur général des ponts et chaussées, retraité. Officier du 16 juin 1920.

Au grade d'officier

MM.

Audibert (Etienne-Régis), ingénieur en chef des mines. Chevalier du 30 juillet 1925.

Boudin (Louis-Georges-Camille), sous-directeur du personnel au ministère des travaux publics. Chevalier du 30 juillet 1925.

Robert (Louis-Paul-Antoine), ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du contrôle économique et de coordination des transports. Chevalier du 7 juillet 1927.

Au grade de chevalier

Antoine (Camille-André), ingénieur des ponts et chaussées, directeur du port d'Oran ; 25 annuités, dont 1 an de mobilisation.

Barral (Maurice-Eugène), ingénieur des mines à Lyon ; 29 annuités, dont 4 ans de mobilisation.

Cosmi (Pierre-Jérôme-Marie-Joseph), ingénieur des ponts et chaussées à Paris ; 20 annuités 3 mois.

Guerrini (Philippe), ingénieur des ponts et chaussées à Montauban ; 35 annuités 1/2, dont 4 ans 9 mois de mobilisation.

Nicolas (Marie-Marcel), ingénieur en chef des ponts et chaussées à Paris ; 32 annuités, dont 5 ans de mobilisation.

Tarbouriech (François-Emile-Jean), ingénieur des ponts et chaussées à Toulouse ; 31 annuités 6 mois, dont 4 ans de mobilisation.

Trinché (Michel-Emile-Irénée), ingénieur des ponts et chaussées à Montpellier ; 28 annuités, dont 3 ans de mobilisation.

Valentin (Henri-Paul), ingénieur des ponts et chaussées à Nancy ; 21 annuités 3 mois.

Par décret en date du 31 janvier 1939, rendu sur la proposition du ministre des travaux publics,

Vu les déclarations du conseil de l'ordre national de la Légion d'Honneur, en date du 27 janvier 1939, portant que les promotions et nominations ci-après n'ont rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

A été promu dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

Au grade d'officier

Haegelen (Alfred-Victor), ingénieur en chef des ponts et chaussées à Grenoble. Chevalier du 5 mai 1926.

Par décret en date du 10 janvier 1939, rendu en conseil des ministres, sur la proposition du ministre des travaux publics,

Vu la déclaration du conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur, en date du 30 décembre 1938, portant que la promotion ci-après n'a rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

A été promu dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade d'officier

M. Roux (Edmond-Jean-Eugène), délégué général du syndicat professionnel des producteurs et distributeurs d'énergie électrique. Chevalier du 25 juillet 1932. Titres exceptionnels : a joué un rôle de premier plan dans le

développement de l'industrie électrique. S'est consacré aux problèmes posés par l'électrification des campagnes dans les régions très accidentées. Son action au conseil supérieur de l'électricité s'est toujours exercée dans le sens des solutions conformes à l'intérêt général.

Par décret en date du 10 janvier 1939, rendu en conseil des ministres, sur la proposition du ministre des travaux publics,

Vu la déclaration du conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur, en date du 30 décembre 1938, portant que la nomination ci-après n'a rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

A été nommé dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade de chevalier

M. Gilmaire (Léon-Antoine-Georges), ingénieur en chef à la division du mouvement du service de l'exploitation à la Société nationale des chemins de fer français ; 19 annuités. Titres exceptionnels : fonctionnaire d'élite, M. Gilmaire a, par ses brillantes qualités techniques et administratives, apporté une importante collaboration, comme secrétaire de la conférence des ingénieurs en chef de l'exploitation, aux nombreuses études se rattachant au mouvement des voyageurs, à l'occasion de l'Exposition internationale de 1937 et à l'organisation du stand de la sécurité.

Par décret en date du 10 janvier 1939, rendu en conseil des ministres, sur la proposition du ministre des travaux publics,

Vu la déclaration du conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur, en date du 30 décembre 1938, portant que la nomination ci-après n'a rien de contraire aux lois, décrets et règlements en vigueur,

A été nommé dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade de chevalier

M. Malavoy (Jean), ingénieur des mines à Valenciennes ; 19 annuités 3 mois. Titres exceptionnels : M. Malavoy, qui a de brillants services coloniaux, occupe avec beaucoup d'autorité un des postes les plus délicats du service minier où il a fait preuve de qualités exceptionnelles.



Textes législatifs et réglementaires pouvant intéresser les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Constatations du coût de la vie.	Décret du 21 novembre 1938	Economie National.	25 novembre 1938
Comité technique institué auprès du conseil supérieur des transports.	Décret du 19 novembre et Arrêté du 20 novembre 1938	Travaux Publics	26 novembre 1938
Commission chargée de coordonner les recherches entreprises en vue de l'incorporation des produits résineux dans les liants routiers.	Arrêté du 24 novembre 1938	—	—
Nomination des membres du comité consultatif des mines.	Arrêté du 22 novembre 1938	—	29 novembre 1938
Règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation pour le temps de guerre.	Décret du 28 novembre 1938	Présidence du Conseil	—
Nomination des membres du Conseil d'administration du comité des transports Parisiens (MM. Boutet, Dauvergne)	Décrets des 24 et 29 novembre 1938	Travaux Publics	1 ^{er} décembre 1938
Contrôle des marchés passés à la suite de décisions du conseil d'administration du comité des transports parisiens.	Décret du 29 novembre 1938	Travaux Publics	2 décembre 1938
Désignation des rapporteurs auprès du conseil supérieur des transports et du comité technique.	Arrêté du 19 novembre 1938	Travaux Publics	3 décembre 1938
Nomination des rapporteurs auprès du conseil supérieur des transports et du comité technique.	Arrêté du 20 novembre 1938	Travaux Publics	—
Nomination d'un rapporteur à la commission des marchés des chemins de fer.	Arrêté du 1 ^{er} décembre 1938	—	—
Nomination des membres du secrétariat permanent du comité consultatif des mines et de sa section permanente.	Arrêté du 1 ^{er} décembre 1938	—	6 décembre 1938
Nomination des membres du comité des congrès.	Arrêté du 6 décembre 1938	Présidence du Conseil	8 décembre 1938
Institution d'une prime pour connaissance du dialecte indigène local dans les possessions ressortissant au ministère des colonies à l'exception de l'Indochine, des Antilles, de la Réunion, de la Guyane et de Saint-Pierre et Miquelon.	Décret du 8 décembre 1938	Colonies	9 décembre 1938
Nomination des membres du conseil supérieur des travaux publics.	Arrêté du 9 décembre 1938	Travaux Publics	10 décembre 1938
Limitation du recrutement des fonctionnaires.	Décret du 10 décembre 1938	Présidence du Conseil	11 décembre 1938
Allocations d'indemnités pour frais de déplacement et de séjour aux ingénieurs en chef en activité, membres du comité technique de la vicinalité.	Décret du 8 décembre 1938	Intérieur	—
Nomination de rapporteurs au comité de réorganisation administrative.	Arrêté du 12 décembre 1938	Présidence du Conseil	12-13 décembre 1938

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Nomination du directeur général, du secrétaire général et d'un agent comptable au comité des transports parisiens.	Décret du 13 décembre 1938	Travaux Publics	14 décembre 1938
Organisation du musée permanent des travaux publics.	Décret du 6 décembre 1938	—	15 décembre 1938
Nomination de rapporteurs au comité de réorganisation administrative.	Arrêté du 16 décembre 1938	Présidence du Conseil	18 décembre 1938
Traitements et classes des fonctionnaires du corps du contrôle des transports.	Décret du 19 décembre 1938	Travaux Publics	19-20 décembre 1938
Indemnités de fonctions spéciales des fonctionnaires de l'exploitation commerciale des chemins de fer.	—	—	—
Nomination du commissaire du Gouvernement près le conseil d'administration du comité des transports parisiens.	Arrêté du 19 décembre 1938	—	—
Nomination des membres du conseil d'enquête du ministère des T. P.	Arrêté du 17 décembre 1938	—	—
Marchés administratifs comportant des fournitures de marchandises ou services en provenance de l'étranger.	Décret du 14 décembre 1938	Présidence du Conseil	22 décembre 1938
Composition de la commission chargée d'établir des propositions en vue de pourvoir de titulaires les postes d'inspecteurs et d'inspecteurs adjoints des transports.	Arrêté du 20 décembre 1938	Travaux Publics	—
Position d'expectative de retraite des fonctionnaires coloniaux.	Décret du 16 décembre 1938	Colonies	22 décembre 1938
Honoraires alloués à des architectes pour des travaux exécutés pour le compte de la caisse générale de garantie.	Décret du 16 décembre 1938	Travail	24 décembre 1938
Désignation des membres du bureau de la commission permanente des recherches scientifiques sur le grisou et les explosifs employés dans les mines.	Arrêté du 21 décembre 1938	Travaux Publics	26-27 décembre 1938
Application de la semaine de quarante heures aux entreprises de manutention dans les ports.	Décret du 27 décembre 1938	Travaux Publics	29 décembre 1938
Fixation du budget général de l'exercice 1939.	Loi du 31 décembre 1938		1 ^{er} janvier 1939
Autorisation d'engagement pour le classement dans la grande vicinalité des chemins de petite vicinalité utilisés pour un trafic général.	Art. 32		page 7
Autorisation d'engagement pour la réfection et l'entretien des routes départementales et des chemins départementaux et vicinaux soumis à une circulation particulièrement intense.	Art. 33		page 7
Autorisation d'engagement pour le désenclavement de certaines communes.	Art. 34		page 7
Répartition des crédits ouverts au budget des finances en vue de l'attribution aux personnels civils en activité ou en retraite des administrations de l'Etat d'allocations exceptionnelles temporaires de cherté de vie et pour le rajustement des indemnités représentatives de frais des fonctionnaires.	Art. 60		page 9
Limitation des pouvoirs du comité de réorganisation administrative.	Art. 61		page 9
Cumul d'un traitement et d'une pension.	Art. 70		page 9

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Régime des pensions applicables aux fonctionnaires ayant servi successivement l'Etat ou une collectivité locale.	Art. 72		page 9
Prolongation des délais d'exécution de travaux de désenclavement.	Art. 77		page 10
Prorogation des dispositions de l'article 6 du décret du 25 septembre 1936. (Pensions).	Art. 92		page 11
Nombre minimum des années de versements imposé aux anciens combattants et victimes de la guerre visés par la loi du 4 août 1923.	Art. 103		page 11
Unification des transports de la région parisienne. Entretien de certaines voies publiques.	Art. 116 à 118 Art. 122		pages 12 et 13 page 13
Comité de réorganisation administrative.	Décret du 30 décembre 1938	Finances	1 ^{er} janvier 1939
Fixation de la durée du travail dans les mines souterraines de charbons.	Décret du 31 décembre 1938	Travaux Publics	2-3 janvier 1939
Fixation de la durée du travail dans les services du jour et les usines annexes des mines de charbon.	—	—	—
Fixation de la durée du travail dans les mines de potasse	—	—	—
Fixation de la durée du travail dans les exploitations souterraines de minerais de fer, d'autres minerais métalliques ou d'asphalte.	—	—	—
Fixation de la durée du travail dans les services du jour des exploitations de minerais de fer, d'autres minerais métalliques ou d'asphalte.	—	—	—
Fixation de la durée du travail dans les mines souterraines de schistes bitumineux.	—	—	—
Fixation de la durée du travail dans les services du jour des mines de schistes bitumineux.	—	—	—
Fixation de la durée du travail dans les exploitations souterraines de sel gemme.	—	—	—
Fixation de la durée du travail dans les services du jour des exploitations souterraines de sel gemme et dans les salines.	—	—	—
Fixation de la durée du travail dans les exploitations à ciel ouvert de lignite.	—	—	—
Réglementation de la durée du travail dans les chemins de fer en Algérie.	—	Intérieur	4 janvier 1939
Conditions auxquelles seront soumis les travaux d'exploitation de carrières dans les zones de protection prévues au projet d'aménagement de la région parisienne.	Décret du 27 décembre 1938	Intérieur	6 janvier 1939
Création d'une inspection générale des mines et de l'industrie en Indochine.	Décret du 27 décembre 1938	Colonies	—
Attributions de l'inspecteur général des travaux publics de l'Indochine.	—	—	—
Réglementation du travail du personnel de la compagnie internationale des wagons-lits.	Décret du 31 décembre 1938	Travaux Publics	7 janvier 1939

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Réglementation du travail des agents des réseaux secondaires d'intérêt général et des réseaux d'intérêt local.	Décret du 31 décembre 1938	Travaux Publics	7 janvier 1939
Réglementation du travail des agents des réseaux de tramways et des services annexés ou substitués à ces réseaux	—	—	—
Réglementation du travail des agents du chemin de fer métropolitain de Paris.	—	—	—
Réglementation du travail du personnel de la Société des transports en commun de la région parisienne.	—	—	—
Fixation du montant des indemnités allouées pour le fonctionnement du comité technique de l'électricité.	Décret du 30 décembre 1938	—	—
Nomination des membres de la commission de vérification des comptes des chemins de fer.	Arrêté du 4 janvier 1939	—	8 janvier 1939
Affectation des ressources vicinales à la voirie urbaine et aux chemins ruraux non reconnus.	Décret du 6 janvier 1939	Intérieur	9-10 janvier 1939
Composition, attributions et conditions de fonctionnement du conseil supérieur de l'électricité.	Décret du 16 décembre 1938	Travaux Publics	—
Modification du décret du 23 mars 1937 relatif au musée permanent des travaux publics.	Décret du 31 décembre 1938	—	—
Nomination de membres du conseil d'administration du comité des transports parisiens.	Décret du 11 janvier 1939	—	14 janvier 1939
Relèvement de l'indemnité compensatrice accordée aux fonctionnaires en service dans les départements du Haut-Rhin du Bas-Rhin et de la Moselle.	Décret du 14 janvier 1939	Présidence du Conseil	15 janvier 1939
Majoration de l'indemnité spéciale temporaire, de l'indemnité de résidence, des indemnités pour charges militaires et des indemnités pour charges de famille allouées aux fonctionnaires, agents et employés civils et militaires de l'Etat.	Décret du 14 janvier 1939	Finances	—
Majoration de l'indemnité spéciale temporaire aux retraités de l'Etat (loi du 14 avril 1924).	—	—	—
Majoration de l'indemnité spéciale temporaire aux bénéficiaires de pensions de la loi du 21 mars 1928.	—	—	—
Fixation des conditions d'attribution de l'indemnité spéciale temporaire aux retraités titulaires de plusieurs pensions concédées en application de régimes de retraites différés.	—	—	—
Fixation du taux d'indemnités de déplacement.	Décret du 10 janvier 1939	—	—
Organisation et composition de la commission supérieure de la défense passive.	Arrêté du 9 janvier 1939	Défense Nationale et Guerre	—
Perception de la contribution nationale extraordinaire portant sur les traitements publics et privés, indemnités et émoluments, salaires, pensions et rentes viagères.	Décret du 11 janvier 1939	Finances	16-17 janvier 1939
Coordination des transports ferroviaires et routiers.	Décret du 12 janvier 1939	Travaux Publics	18 janvier 1939

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Modification du décret du 7 janvier 1922 portant règlement d'administration publique pour l'organisation de l'école nationale des ponts et chaussées.	Décret du 10 janvier 1939	Travaux Publics	18 janvier 1939
Mode de nomination du directeur du service des laboratoires et des recherches statistiques sur les matériaux de construction à l'école nationale des ponts et chaussées.	—	—	—
Instruction fixant les modalités d'application du décret du 14 janvier 1939 portant majoration de l'indemnité spéciale temporaire, de l'indemnité de résidence et des indemnités pour charges de famille allouées aux fonctionnaires, agents et employés de l'Etat.	18 janvier 1939	Finances	22 janvier 1939
Allocations d'indemnités (intérim).	Décret du 16 janvier 1939	Travaux Publics	—
Comité de réorganisation administrative. (Nominations).	Arrêté du 23 janvier 1939	Présidence du Conseil	23-24 janvier 1939
Cumuls de retraites, de rémunérations et de fonctions des personnels du service vicinal des départements.	Décret du 21 janvier 1939	Intérieur	—
Allocations d'indemnités (automobiles).	Décret du 20 janvier 1939	Travaux Publics	—
Limitation du recrutement des fonctionnaires.	Décret du 24 janvier 1939	Finances	26 janvier 1939
Exonération d'impôts sur les revenus des rémunérations afférentes aux heures supplémentaires effectuées par les employés et ouvriers.	Décret du 24 janvier 1939	—	—
Revision des programmes de travaux publics.	Arrêté du 19 janvier 1939	—	—
Instructions fixant les conditions d'application du décret du 11 janvier 1939 en ce qui concerne la perception de la contribution nationale extraordinaire sur les traitements à la charge de l'Etat, des organismes, offices ou établissements publics de l'Etat dotés de l'autonomie financière	23 janvier 1939	—	—
Nomination d'un membre de la commission pour l'étude de la revision du cahier des charges types des marchés de cylindrage.	Arrêté du 23 janvier 1939	Travaux Publics	—
Majoration de l'indemnité spéciale temporaire allouée aux fonctionnaires employés et agents des services coloniaux qui se trouvent dans la métropole dans une position ou ayant droit au bénéfice de la solde de présence.	Décret du 24 janvier 1939	Colonies	—
Modification des conditions d'attribution de l'indemnité spéciale de séjour en France prévue à l'article 92 du décret du 2 mars 1910.	Décret du 21 janvier 1939	—	—
Règlement d'administration publique concernant le fonctionnement administratif et financier du comité prévu pour les projets régionaux d'urbanisme.	Décret du 14 janvier 1939	Intérieur	27 janvier 1939
Nomination d'un membre du conseil de l'école nationale supérieure des mines.	Décret du 20 janvier 1939	Travaux Publics	—

OBJET	DATE	DÉPARTEMENT MINISTÉRIEL	RÉFÉRENCE JOURNAL OFFICIEL
Réglementation des cumuls.	Décret du 26 janvier 1939	Finances	28 janvier 1939
Economie de 200 millions sur les dépenses de la voirie nationale.	Décret du 28 janvier 1939	Présidence du Conseil	29 janvier 1939
Traitements et pensions des personnels des collectivités secondaires et des établissements et services publics de ces collectivités.	--	---	--
Mise en disponibilité d'agents du cadre permanent de la Société Nationale des chemins de fer français détachés dans les usines travaillant pour la défense nationale.	--	Travaux Publics	--
Mise en disponibilité d'agents du cadre permanent de la Société nationale des chemins de fer français détachés dans les usines travaillant pour la défense nationale, et dépendant d'établissements d'Etat.	--	---	--
Nominations au conseil supérieur des travaux publics.	Arrêté du 30 janvier 1939	---	1 ^{er} février 1939
Nomination d'un membre de la délégation permanente du conseil supérieur de l'électricité.	---	---	2 février 1939
Nomination d'un membre du conseil d'administration du comité des transports parisiens.	Décret du 24 janvier 1939	---	3 février 1939
Taux des cotisations à verser par les entreprises de transports publics par fer et par route (comité de coordination des transports et comités techniques départementaux).	Arrêté du 1 ^{er} février 1939	---	4 février 1939
Constitution d'une commission concernant la mise en service détaché des fonctionnaires des travaux publics auprès de la Société nationale des chemins de fer français.	Arrêté du 2 février 1939	---	---
Nomination d'un membre de la commission permanente chargée d'examiner toutes les questions relatives aux cantonniers des ponts et chaussées.	--	---	5 février 1939



DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

QUESTIONS ÉCRITES

CUMULS

J. O. du 9 décembre 1938

7241. — M. Peschadour demande à M. le ministre des finances, si l'indemnité spéciale temporaire attribuée aux agents de l'Etat par le décret du 11 décembre 1937 doit être considérée comme un supplément de traitement ou bien être comprise dans la catégorie des rémunérations soumises aux conditions limitatives de cumul prévues par l'article 9 du décret du 29 octobre 1936. (*Question du 14 septembre 1938*).

Réponse. — L'indemnité spéciale temporaire instituée par le décret du 11 décembre 1937 est maintenue en dehors des limites de cumul fixées par l'article 9 du décret du 29 octobre 1936.

J. O. du 21 janvier 1939

7859. — M. François Martin demande à M. le ministre du travail si, aux termes de la législation sur les cumuls d'emplois, il est possible à un fonctionnaire communal, chef du service des travaux, de cumuler la fonction qu'il occupe et qui se trouve régie par le statut des employés municipaux, avec la profession libérale d'architecte. (*Question du 22 décembre 1938*).

Réponse. — Aux termes de l'article 1^{er} du décret du 29 octobre 1936, sur les cumuls de retraites, de rémunérations et de fonctions, il est interdit, en principe, aux fonctionnaires, agents et ouvriers des services publics de l'Etat, des départements, communes, offices, établissements publics et colonies, d'exercer une profession industrielle ou commerciale, d'occuper un emploi privé rétribué, ou d'effectuer, à titre privé, un travail moyennant rémunération.

PENSIONS

7338. — M. Pierre Michel expose à M. le ministre des finances : a) que la prolongation d'activité instituée par l'article 105 de la loi du 31 mars 1932 en faveur des fonctionnaires anciens combattants a pour point de départ la date à laquelle les intéressés remplissent les conditions d'âge fixées par l'article 8 de la loi du 14 avril 1924 pour l'acquisition du droit à pension ; b) que l'article 4 de la loi du 18 août 1936 recule la limite d'âge d'une année par enfant à charge ; et demande s'il ne serait pas de la plus élémentaire justice que pour les fonctionnaires pères de famille, anciens combattants, la prolongation d'activité accordée par l'article 105 de la loi du 31 mars 1932 (bonification du temps de guerre) vienne s'ajouter à la durée du recul de l'âge (enfants à charge) déterminé par l'article 4 de la loi du 18 août 1936 en faisant remarquer que si le temps de maintien en fonctions au titre ancien combattant (art. 105 de la loi du 31 mars 1932) se trouve confondue et absorbée par le recul de l'âge, enfant à charge (art. 4 de la loi du 18 août 1936), il s'ensuit que les fonctionnaires pères de famille perdent le bénéfice de leur majoration du temps de guerre en totalité ou en grande partie, alors que leurs collègues célibataires ou

mariés sans enfant jouissent pleinement des avantages concédés par l'article 105 de la loi du 31 mars 1932, ce qui n'est certainement pas la volonté du législateur. (*Question du 11 octobre 1938*).

Réponse. — Aux termes de la jurisprudence du conseil d'Etat en la matière, la prolongation d'activité instituée par l'article 105 de la loi du 31 mars 1932 en faveur des fonctionnaires anciens combattants a pour point de départ, non pas la date à laquelle les intéressés sont atteints par la limite d'âge applicable à leur catégorie, mais la date à compter de laquelle ils réunissent les conditions d'ouverture du droit à pension fixées par l'article 8 de la loi du 14 avril 1924. Cette prolongation de service ne peut, par suite, venir s'ajouter à celle qui est accordée aux fonctionnaires pères de famille par l'article 4 de la loi du 18 août 1936 dont l'objet est de reculer la limite d'âge.

J. O. du 14 janvier 1939

7149. — M. du Luart demande à M. le ministre de l'intérieur si les ingénieurs du service vicinal seront, comme le personnel ouvrier dudit service, assujettis à la loi du 1^{er} juillet 1938 qui modifie, à dater du 1^{er} janvier 1939, la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail et, dans le cas contraire, peuvent-ils, s'ils sont accidentés au cours de leurs tournées sur chemins ou sur chantiers, quels qu'ils soient, en régie ou en entreprise, avoir un recours de droit commun contre l'administration, par application des articles 1382 et 1384 du code civil, en vue de se faire rémunérer de leurs appointements pendant l'interruption de travail, ainsi que des frais médicaux et pharmaceutiques qui en sont la conséquence. (*Question du 18 août 1938*).

Réponse. — Le ministre de l'intérieur estime, d'accord avec M. le ministre du travail, qu'il appartiendrait, le cas échéant, aux tribunaux compétents de décider si le statut des ingénieurs du service vicinal est un statut de droit public, ne laissant pas place pour un contrat de louage de services et les excluant par conséquent du bénéfice de la législation sur les accidents du travail. Dans cette alternative, c'est le statut de service en question qui leur serait applicable en cas d'accident.

MAROC

J. O. du 20 janvier 1939

7834. — M. Geistdoerfer demande à M. le ministre des affaires étrangères quels sont les avantages qui sont accordés, au point de vue transport, aux fonctionnaires en résidence au Maroc, qui viennent passer leurs congés en France. (*Question du 22 décembre 1938*).

Réponse. — Aux termes de l'arrêté viziriel du 23 février 1922 et des textes subséquents qui l'ont modifié et complété, les fonctionnaires en service au Maroc qui bénéficient d'un congé administratif peuvent obtenir le remboursement de leurs frais de voyage du lieu de leur résidence au port d'embarquement et la délivrance de réqui-

sitions de passage gratuit par mer jusqu'à Bordeaux ou Marseille s'ils n'ont obtenu cet avantage à quelque titre que ce soit, dans le courant de l'année précédente. Les fonctionnaires bénéficient du même avantage au titre des membres de leur famille qui entrent en compte pour le calcul des indemnités pour charges de famille et éventuellement d'un domestique (en troisième classe) quand ils ont des enfants en bas âge. Il a été également institué en 1934 un régime applicable aux fonctionnaires qui empruntent pour se rendre en France la voie de l'Espagne, régime qui comporte un remboursement forfaitaire représentatif des frais de voyage depuis le lieu de leur résidence jusqu'à la frontière franco-espagnole. Les fonctionnaires qui se rendent en France par la voie aérienne et qui sont en situation de bénéficier de la gratuité du voyage dans les conditions prévues ci-dessus peuvent également obtenir pour eux et les membres de leur famille la délivrance de réquisition de passage en avion jusqu'à concurrence du prix du passage par mer. En résumé, un fonctionnaire peut bénéficier d'un congé : d'un mois tous les ans, de deux mois tous les deux ans, de trois mois tous les trois ans. Pour la gratuité du passage par mer, celui qui, par hypothèse, l'a obtenue en 1938, s'il part désormais en congé d'un mois chaque année bénéficiera à nouveau de cette gratuité en 1940, puis en 1942, 1944 et ainsi de suite. Le même fonctionnaire, s'il ne part en congé que tous les deux ans, bénéficiera toujours de la gratuité à chacun de ses congés, c'est-à-dire comme ci-dessus en 1940, 1942, 1944 et ainsi de suite. Enfin, s'il part en congé de trois mois tous les trois ans, il bénéficiera toujours de la gratuité pour chacun de ses congés, c'est-à-dire en 1941, 1944, 1947 et ainsi de suite.

INDEMNITÉS DES ARBITRES ET SURARBITRES

J. O. du 25 janvier 1939

7926. — M. Adrien Mabrut demande à M. le ministre du travail quelle suite on a donnée à l'article 12 du décret d'organisation de procédure de conciliation et d'arbitrage ainsi conçu : « Les frais engagés par les arbitres et les surarbitres leur seront remboursés par une indemnité forfaitaire dont le montant et le mode de paiement seront fixés par décrets contresignés par le ministre des finances et le ministre du travail ». (*Question du 29 décembre 1938*).

« Réponse. — Il est intervenu, comme suite à l'article 12 du décret du 20 avril 1938 sur l'organisation des procédures de conciliation et d'arbitrage, un décret, en date du 5 septembre 1938 (*Journal officiel* du 8 septembre) qui dispose : « Art. 1^{er}. — Il est alloué aux surarbitres ayant agi en cette qualité, en application de la loi du 4 mars 1938 et du décret du 20 avril 1938, une indemnité de 200 fr. par sentence rendue, à titre de remboursement forfaitaire des frais divers de correspondance, de dactylographie, de déplacements à l'intérieur de leur résidence nécessités par l'accomplissement de leur mission. Art. 2. — Les dépenses des déplacements que les surarbitres peuvent être appelés à effectuer hors de leur résidence pour l'accomplissement de leur mission leur seront remboursées sur les bases et dans les conditions fixées, en ce qui concerne les fonctionnaires du groupe n° 1, par le décret du 30 septembre 1934, modifié par les décrets des 28 février 1937 et 1^{er} août 1938, relatifs aux frais de mission des fonctionnaires du ministère du travail. ». En application de ce texte, un millier de sentences rendues sous l'empire de la loi du 4 mars 1938, ont déjà été indemnisées. L'indemnité forfaitaire sera accordée avant la clôture de l'exercice 1938 (soit le 28 février 1939 pour le paiement effectif des dépenses) pour 600 sentences rendues dans les mêmes conditions. Il sera réglé également à une cinquantaine de surarbitres des frais de déplacement s'élevant, au total, à environ 15.000 fr. ».

AVIS DE CONGRÈS ET D'EXPOSITION

I^o - Congrès National d'urbanisme et d'habitation.

Le 5^e Congrès national d'urbanisme et d'habitation organisé par l'Association française pour l'urbanisme et l'habitation se tiendra à Nantes les 3 et 4 juin prochains.

Il comporte notamment :

a) un congrès de la Fédération Nationale des offices Publics d'habitations à bon marché;

b) l'étude d'« Une Direction générale de l'Urbanisme ».

c) des visites de travaux et des excursions.

Les Ingénieurs intéressés par ce Congrès sont priés de s'adresser, avant le 25 mai, à l'Association Française pour l'Urbanisme et l'Habitation 29, rue de Sevigné, Paris (III^e).

II^o - Journée du Livre de la Région.

Le Touring Club de France organise le jeudi 8 juin de 10 heures à 20 heures, à la Galerie Charpentier, 76,

rue du Faubourg St-Honoré à Paris, avec le concours des grands organismes français de l'Édition et de la Librairie et au bénéfice de l'Œuvre des Orphelins des Industries du Livre, une *Journée du Livre de la Région*. Dans cette manifestation, la propagande touristique sera intimement liée à la littérature, à l'art, à l'histoire à l'archéologie et aux folklores régionaux.

Les Ingénieurs du P. C. M. peuvent recevoir des cartes d'invitation pour eux et leur famille en s'adressant au Touring-Club de France, 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e).

III^o - Exposition internationale de l'Eau à Liège.

Le P. C. M. organisera, pour le début de juillet, une visite de l'Exposition technique internationale de l'Eau à Liège (1939) dont le Commissaire Général français est M. CRESCENT, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Directeur des Voies Navigables et des Ports Maritimes au Ministère des Travaux Publics.

COMMUNICATIONS PERSONNELLES

I. - Fiançailles.

M. *Garau*, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées fait part des fiançailles de sa fille Marie-Thérèse avec le Lieutenant *Lacour* (Toulouse, 10 avril 1939).

II. - Naissances.

M. *Jean Régner*, Ingénieur des Ponts et chaussées, Ingénieur principal des Travaux Publics des Colonies à Saint-Louis (Sénégal) fait part de la naissance de son fils *Claude* (21 décembre 1938).

III. - Deuil.

M. *Adrien Gillard*, Ingénieur des Ponts et chaussées à Toulouse fait part du décès de son père M. *Auguste Gillard* (Nantes, 20 janvier 1939).

IV. - Décès.

MM.

Colson Clément, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Dreyfus, Silvain, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Biette, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Scotto di Vettimo, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en activité.

Séjourné, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite.

Aragnot, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.

Butavand, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.

Goury du Roslan, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées démissionnaire.

Jordan, Ingénieur en chef des mines en congé.

Résal, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en retraite.

Darche, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

Maillard, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

Quarrié, Ingénieur des Ponts et Chaussées démissionnaire.

Trouche, Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.

Vieille, Ingénieur des Ponts et Chaussées en congé.



PUBLICATIONS

Sols et Fondations, par ARMAND MAYER, Ingénieur en chef des Mines, Membre du Comité technique du Laboratoire d'Etudes des Sols et Fondations. Un volume in-16, 94 figures (COLLECTION ARMAND COLIN, 103, Boulevard Saint-Michel, Paris v°).

Broché 15 fr.

Relié 17 fr. 50

La Mécanique des sols de fondation a fait, au cours des dernières années, des progrès rapides. Le livre de M. Mayer est le premier tableau d'ensemble, en langue française, de cette branche nouvelle de la technique qui est comme le trait d'union entre la géologie et la construction.

L'auteur, qui a créé et est encore l'animateur du premier laboratoire français de la Mécanique du sol, y expose, sous une forme accessible à tous, l'état actuel de nos connaissances en la matière. Plutôt que de se perdre dans des développements mathématiques, aboutissant à des formules que l'on risquerait d'appliquer sans se sou-

venir des hypothèses qui étaient à la base du calcul, M. Mayer s'est efforcé de faire bénéficier le lecteur de l'expérience pratique acquise par l'étude de plusieurs centaines de cas particuliers soumis au laboratoire. C'est ainsi qu'il examine les fondations superficielles ou profondes, les soutènements, les digues et barrages en terre, les infiltrations. Il compare, dans chaque cas, les résultats du calcul et les observations directes et constate, le plus souvent, que les facteurs, que le calcul ne peut pas encore saisir, sont si nombreux, que chaque cas doit être étudié en lui-même, sans pouvoir être résolu par l'application de formules toutes faites ou de tables numériques. Il indique, sur de très nombreux exemples, comment ces études peuvent être conduites et montre les directions dans lesquelles les progrès de la Mécanique du sol permettront de l'orienter au cours des prochaines années.

Ce livre, qui met à la portée de tous une technique nouvelle, sera précieux pour les Constructeurs, Ingénieurs, Architectes, et il intéressera tous ceux qui, dans le grand public, voudront se documenter sur les problèmes que pose constamment la construction.

ERRATA à la liste générale parue dans le numéro de Janvier-Février 1939

- Page 27, 2^e colonne, ligne 17.
au lieu de : Gémissieu
lire : Genissieu.
- 2^e colonne, ligne 48.
au lieu de : Henri
lire : Marcel.
- Page 28, 1^{re} colonne, ligne 43.
au lieu de : S. Bureau (Louis), 31, boulevard Saint-Saens, Alger
lire : S. Brigol (Pierre), 18, rue de Girardin, Alger.
- 1^{re} colonne, ligne 59.
au lieu de : 14, rue Vigerrère
lire : 14, rue Vigenère.
- 2^e colonne, ligne 14.
au lieu de : Delatre
lire : Delattre.
- Page 29, 1^{re} colonne, ligne 1.
au lieu de : Cazet
lire : Gazet.
- 1^{re} colonne, ligne 30.
au lieu de : Hagueneau
lire : Haguenu.
- 2^e colonne, ligne 41.
au lieu de : 14 boulevard Voltaire
lire : 8 boulevard Voltaire.
- Page 31, 1^{re} colonne, ligne 6.
au lieu de : Brazzaville (AEF)
lire : 31, route de Grasse, Cannes.
- 1^{re} colonne, ligne 8.
au lieu de : 23, Cours Bugeaud
lire : 46, rue Jean-Jaurès.
- Page 32, 1^{re} colonne, ligne 21.
ajouter : rue Blaise Pascal.
- 2^e colonne, ligne 26.
au lieu de : Guizrix
lire : Guizerix.
- Page 33, 2^e colonne, ligne 11.
au lieu de : 29, rue de Sèvres, Paris 6^e.
lire : 11, avenue Van Vollenhoven, Hanoi.
- Page 34, 1^{re} colonne, ligne 17.
au lieu de : Olivier
lire : Olvier.
- 2^e colonne, ligne 28.
au lieu de : Roullier
lire : Roullier.
- 2^e colonne, ligne 56.
au lieu de : 27, rue Oudinot
lire : 33, avenue de Ségur.
- Page 35, 2^e colonne, ligne 26.
au lieu de : 63, rue Denis Gagne
lire : 63, rue Denis Gogue.
- Page 36, 1^{re} colonne, ligne 13.
au lieu de : 11, avenue Gourgaud
lire : 2, rue Meissonnier.
- 1^{re} colonne, ligne 27.
au lieu de : Garde
lire : Garbe.
- 2^e colonne, ligne 21.
au lieu de : Président du Conseil d'Administration de l'Union d'Electricité
lire : Président Délégué de l'Union Hydro-électrique.
- 2^e colonne, ligne 32.
au lieu de : La Conne sur Loup
lire : La Colle sur Loup.
- Page 37, 1^{re} colonne, ligne 25.
au lieu de : Carnus
lire : Carrus.
- 1^{re} colonne, ligne 54.
au lieu de : Couillé
lire : Coullié.
- 2^e colonne, ligne 11.
au lieu de : Paris (17^e)
lire : Paris (16^e).
- Page 38, 1^{re} colonne, ligne 8.
au lieu de : Lecart
lire : Lecat.
- Page 40, 1^{re} colonne, ligne 6.
au lieu de : Monts en Barœul
lire : Mons en Barœul.
- 2^e colonne, ligne 31.
au lieu de : 22 bis, rue Labillardière, Aulchon
lire : 3, rue de Bondy, Villemomble.
- 2^e colonne, ligne 40.
au lieu de : Parisset
lire : Pariset.
- 2^e colonne, ligne 42.
au lieu de : Paris (8^e)
lire : Paris (16^e).
- Page 41, 1^{re} colonne, ligne 14.
au lieu de : à la Bartière
lire : à la Tardière.
- Page 42, 1^{re} colonne, ligne 17.
au lieu de : 7 bis, rue Lalo
lire : 56, boulevard Flandrin.

1^{re} colonne, ligne 31.

supprimer : Professeur Titulaire à l'École
des Ponts et Chaussées.

Page 43. 2^e colonne, ligne 15.

au lieu de : Bernardet
lire : Bernadet.

2^e colonne, ligne 50.

au lieu de : 130, avenue de Versailles
lire : 112, avenue de Versailles.

2^e colonne, ligne 54.

au lieu de : 12, square de Port-Royal, Paris
(13^e)
lire : Service des Mines, Hanoi.

Page 44, 1^{re} colonne, ligne 32.

au lieu de : Bouchery
lire : Boucheny.

1^{re} colonne, ligne 40.

au lieu de : Cachet
lire : Gachet.

2^e colonne, ligne 50.

au lieu de : 8, rue Angélique Vérien
lire : 106, avenue du Roule.

Page 45, 2^e colonne, ligne 6.

au lieu de : Administrateur-Directeur Ge-
néral de la Société Générale de Fonderie,
22, rue Raynouard, Paris (16^e).
lire : Administrateur-Délégué de l'Omnium
Nord Africain. Casab'anca Mar'rif (Maro)

2^e colonne, ligne 31.

au lieu de : Elysée Reclus
lire : Elisée Reclus.

2^e colonne, ligne 57.

au lieu de : 133, rue Saint-Dominique, Pa-
ris (7^e)
lire : 172, boulevard Berthier, Paris (17^e).



Pensez



**UTILISER
L'ALUMINIUM
ET SES ALLIAGES**

DEMANDEZ

nos brochures de documentation gratuite et consultez nos Services Techniques.

ALUMINIUM FRANÇAIS
23^{bis}, Rue Balzac, Paris VIII^e
(Car. 54-72)

