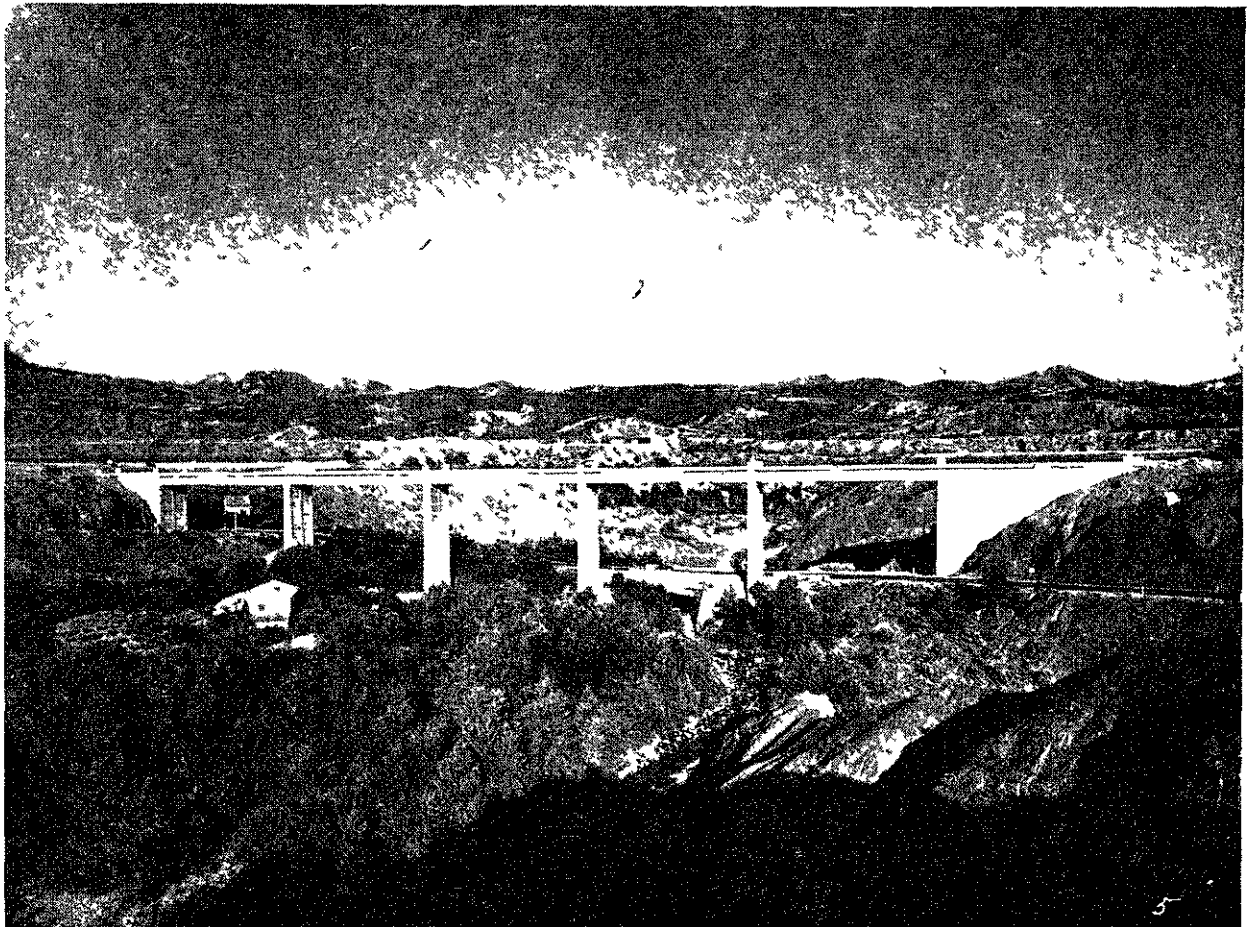


ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
DES ARCHITECTES DE SPORTS ET HAUSSEUSES
DES ÉLÉMENTS DE LA CONSTRUCTION
LE BULLETIN
DU
P.C.M.
LE DÉPARTEMENT DES HAUTES-ALPES
LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE
LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE



Viaduc en béton armé à la traversée du ravin de BEYNON (Hautes-Alpes)

*Bétons
urgents*

*contre
l'usure*

*contre
les corrosions*

**FONDU
LAFARGE**

LE CIMENT QUI DURCIT EN 1 JOUR

**FERRASSEMENTS
TRAVAUX ROUTIERS
VOIRIE URBAINE**

ENTREPRISE
ROGER MARTIN
6 RUE EUGENE GUILLAUME
DIJON. Tél D.2-12-62



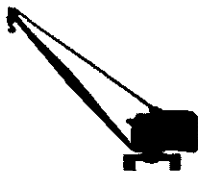
35

50

80

FIORENTINI

des pelles puissantes et souples



à commandes pneumatiques

Remarquables par leur facilité de conduite et l'étendue de leurs possibilités

FB 35

Capacité 380 lit. - puissance 35 CV

FB 50

Capacité 500 lit. - puissance 50 CV

FB 80

Capacité 800 lit. - puissance 90 CV

Continental

Etablissements RICHARD FRÈRES

Société Anonyme au Capital de 375.000 000 de Fr

10, RUE DE LA FILATURE, LYON-VILLEURBANNE (RHONE) - TÉL. 84-74-91

BUREAU A PARIS : 35, BOULEVARD MALESHERBES (8^e) - TÉL. ANJ 52-44



CIMENT SURSULFATÉ
pour travaux en milieux agressifs

SOCIÉTÉ DES ACIÉRIES ET TRÉFILERIES
DE NEUVES-MAISONS, CHATILLON
4 RUE DE LA TOUR-DES-DAMES, PARIS-9^e
Tél.: TRI. 71-25

AU SERVICE DE LA PROFESSION
— DEPUIS 1859 —

Société Mutuelle d'Assurance
des Chambres Syndicales
du Bâtiment
et des Travaux Publics

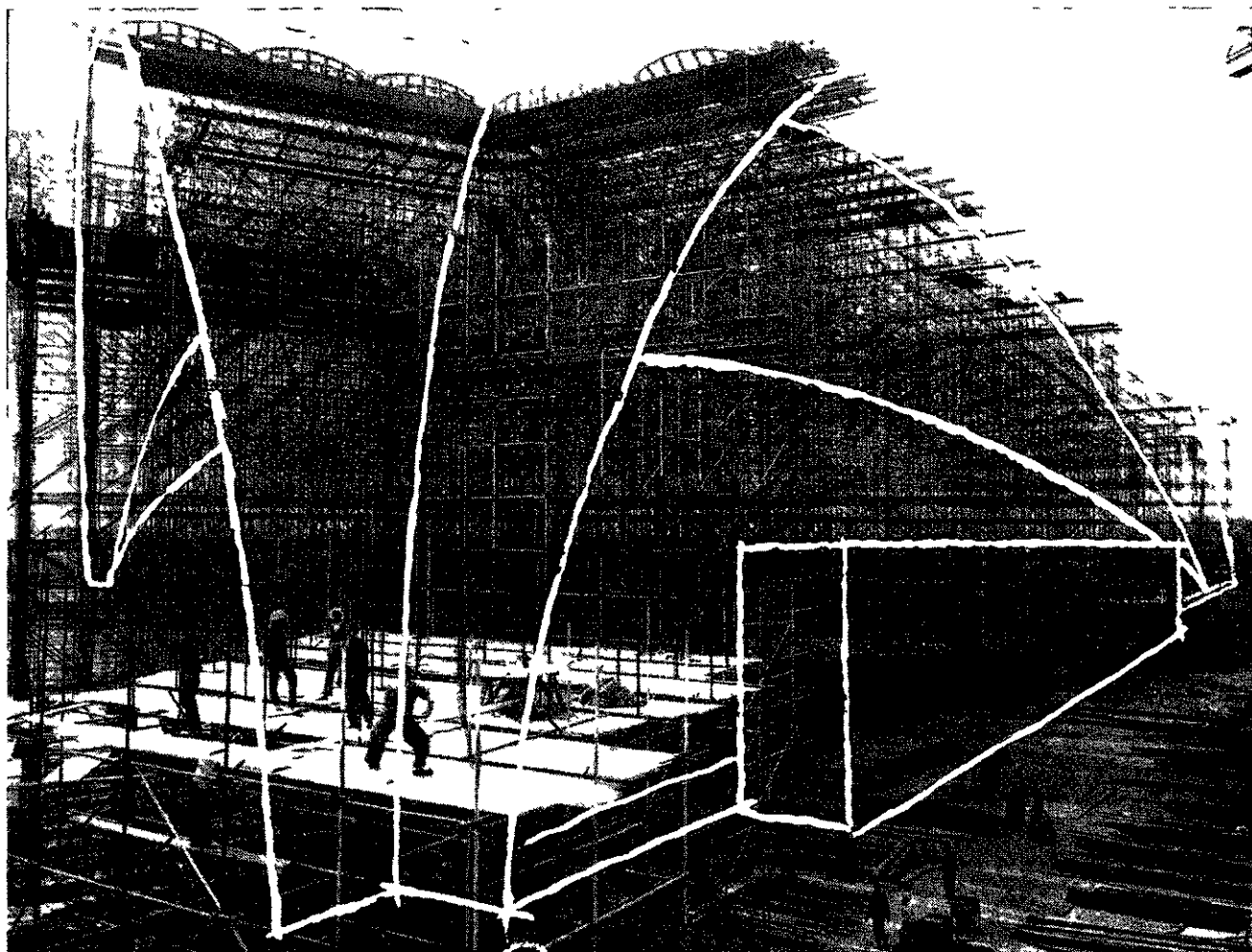
Entreprise privée
régie par le décret loi du 14 Juin 1938

9, Avenue Victoria - PARIS-IV^e
ARCHives : 86.50

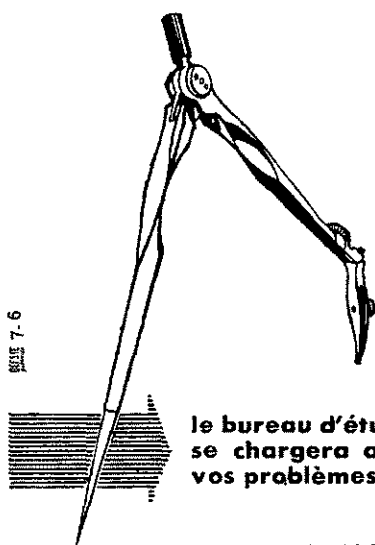


Chasse-Neige
TURBOJET
Brevets L M V





Echafaudages de la voûte du C.N.I.T.
(Groupement des Entreprises Balceny et
Schuhl, Boussiron, Coignet.



le bureau d'études Mills
se chargera aussi de
vos problèmes

Tout le béton du C.N.I.T. (voûtes, planchers
triangulaires, planchers rectangulaires) a été
coulé avec un étaieiment de coffrage étudié
par **MILLS** et réalisé avec du matériel
tubulaire **MILLS**.

ECHAFAUDAGES TUBULAIRES MILLS * 11, B^d DE CLICHY - PARIS 9^e * TRUdaine 82-23

CENTRE RÉGIONAL DE LYON : 29, rue Anatole-France - SAINT-FONS (Rhône) Tél. 51.93.64

Le Service des **CONGÉS PAYÉS**
 dans les **TRAVAUX PUBLICS**
 ne peut être assuré que par la
CAISSE NATIONALE DES ENTREPRENEURS
DE TRAVAUX PUBLICS

Association régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901
 Agréée par arrêté ministériel du 6 Avril 1937 (J. O. 9 Avril 1937)

71, RUE BEAUBOURG -- PARIS (III^e)
 C. C. P. 2103-77 Tél. : TURBIGO 89.76 -- 51.13 (2 lignes)

*La loi du 20 Juin 1936 et le décret du 30 Avril 1949 font une obligation aux
 ENTREPRENEURS de TRAVAUX PUBLICS de s'y affilier sans retard*

**Il n'existe pour toute la France qu'une seule Caisse de
 Congés payés pour les Entrepreneurs de Travaux Publics**

CAMILLE

SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE
 AU CAPITAL DE F 50 000 000

BESSON
ST DENIS

**BÉTON ARMÉ
 MAÇONNERIE**

**CONSTRUCTIONS
 MÉTALLIQUES**

**F. BESSON (D.P.L.G.)
 CH. BESSON (E.C.P. 48)**



5 BIS, AV. DU COLONEL-FABIEN, ST-DENIS (SEINE), TÉL. PLAINE 23-44

PRODUCTIONS TOPOGRAPHIQUES
DU GROUPE

SLOM
— PARIS —



ET



NIVEAUX A LUNETTE,
CERCLE D'ALIGNEMENT-NIVEAU,
THEODOLITE,
ALIDADE OPTOREDUCTRICE ET PLAN-
CHETTE,
TÉLÉMÈTRES DE TOPOGRAPHIE,
ÉQUERRES OPTIQUE ET DE RACCORDE-
MENT,
PANTOCLISIMÈTRE,
CLISIMÈTRES $\pm 40\% \pm 100\%$,
MIRES LUMINEUSES OU NON,
JALONS — RUBANS — CHAINES.

DOCUMENTATION SUR DEMANDE ET
VENTE

Pour FRANCE et ALGÉRIE

**Société des Lunetiers, 6, rue Pastourelle,
PARIS (3^e). — Tél. : TUR. 72-50**

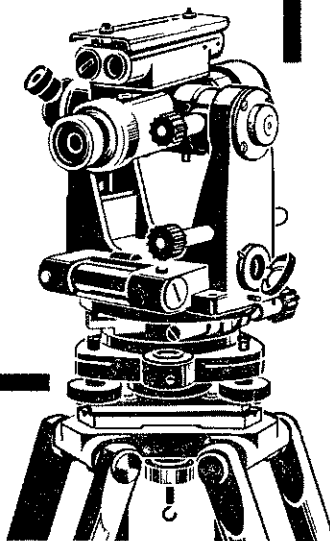
Pour l'ÉTRANGER

**Société d'Optique et de Mécanique de
haute précision, 125, boul. Davout. —
PARIS (20^e). — Tél. : ROQ. 81-85.**

CERCLE

D'ALIGNEMENT

S C N



à Beedel

TOUTES INDUSTRIES

b â t i m e n t
travaux publics
ponts et chaussées

TOUS LES PROFILS

TOUTE DOCUMENTATION
ET RENSEIGNEMENTS
SUR DEMANDE

PROFILAFROID

S. A. AU CAPITAL DE 301.350.000 FRANCS

41, Av. de VILLIERS, PARIS-17 - WAG. 83-39

ETABLISSEMENTS
FOURRÉ & RHODES
Société Anonyme
 Capital 250.000.000 de fr.
 Siège social
 20, r. de Chazelles, Paris-17^e
 Tel. : WAGram 17-91



TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
 PONTS - BARRAGES
 Bâtiments industriels
 Centrales thermiques
 et hydro-électriques

★

AGENCES : ALGER
 B.P. 812 TUNIS R.P.
 CASABLANCA
 BUREAU : TOULOUSE

SALVIAM

Tous TRAVAUX ROUTIERS

—

BÉTONS BITUMINEUX
 TARMACADAM
 ÉMULSIONS DE BITUME
 CONSTRUCTION DE PISTES
 D'ENVOL ET DE CIRCULATION

SIEGE SOCIAL : 2, Rue Pigalle — PARIS-9^e
 Tél. TRI : 59-74 — AGENCES : DOUAI, ORLEANS, NIORT

L'Hydro-Grue « LORRAINE » à usages multiples

MARQUE DÉPOSÉE

TRAVAIL EN BUTTE ET EN RETRO, CHARGEMENT DES GRÈVES, SABLES,
 TERRES, FERRAILLES, BOIS, CHARBONS, BOUES, etc...
 CREUSAGE DES FOSSES ET DES CANALISATIONS

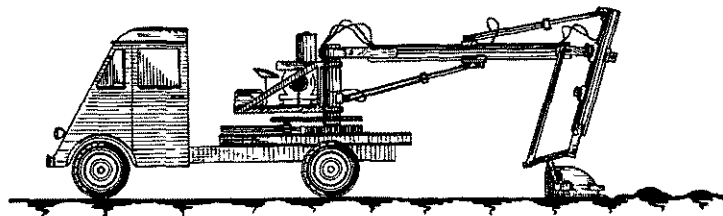
Peut être montée fixe, sur camion, ou sur remorque

DIAMÈTRE DE CHARGEMENT

Grande long. : 10 m
 Petite long. .. : 6 m

◆
PUISSANCE
ABSORBÉE : 7 CV
 et 15 CV

Hydro-grue Lorraine
- équipée avec pelle niveleuse
(Licence Poclair)



FORCES DE LEVAGE :

Modèle 1 : 350 kg
 Modèle 2 : 850 kg

◆
 RENSEIGNEMENTS
 SUR DEMANDE

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION des PROCÉDÉS - Edmond KAISER
FAINS-LES-SOURCES (Meuse)

BOITE POSTALE N° 20 à Bar-le-Duc (Meuse) — TEL. : Bar-le-Duc 1.61 - 2.54

ETABLISSEMENTS
KUHLMANN

11, RUE DE LA BAUME -- PARIS (8^e Arr^t)

Ponts et Chaussées :

**SILICATES POUR TRAVAUX SOUTERRAINS
 ET PEINTURES - LITHOPONE -**

Mines :

**PRODUITS DE FLOTTATION : XANTHATES
 SULFURE DE SODIUM - SULFHYDRATE DE
 SOUDE - SULFURE DE CARBONE - ALCOOLS
 SILICATES -**

SERVICE DES POUDRES

POUDRES ET EXPLOSIFS DE MINES

PRODUITS CHIMIQUES DE BASE

Hydrazine et dérivés

Méthylamines et dérivés

Pentaérythrite

Hexaméthylène tétramine

NITROCELLULOSES INDUSTRIELLES

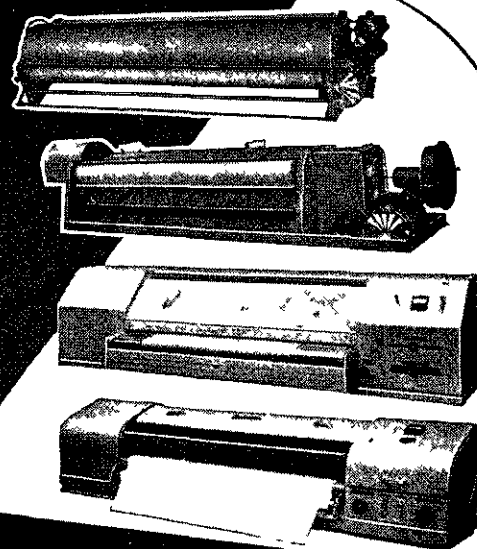
DIRECTION DES POUDRES

12, Quai Henri-IV -- PARIS-IV^e
 Tél. · ARC. 82-70

**MACHINES REPRODUIRE
 LES PLANS**

GAMME DE
 MODELES
 PERMETTANT
 DES DEBITS
 HORAIRES
 DE 7 m A 120 m

13 000 MACHINES EN SERVICE DANS LE MONDE



**LA VERRERIE
 SCIENTIFIQUE**

12, av. du Maine
 PARIS XV^e
 Littré 90-13



RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (S.-et-O.)

Tél. ENGHIEU 0421 lignes groupées

MATÉRIELS POUR L'ÉPANDAGE, le CHAUFFAGE, le STOCKAGE et le TRANSPORT des LIANTS

ÉPANDEUSES

AVEC RAMPES

EURE-ET-LOIR
A JETS MULTIPLES



POINT A TEMPS

AUTOMOBILES



GRAVILLONNEUSES
MÉCANIQUES



Épandeuse avec rampe à jets multiples

GROUPES MOBILES
DE DÉGOURDISSAGE
POMPAGE
ET CHAUFFAGE DE LIANTS



CITERNES
DE TRANSPORT



CITERNES MOBILES
DE STOCKAGE
DE LIANTS

SPÉCIALISTES DE L'ÉQUIPEMENT DES STATIONS FIXES

60 RÉALISATIONS

DEPUIS 1911, LES ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISSENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

USINES DE LIBERCOURT

Entreprise TRAGA

Capital 86 857.500 francs — R. C. Bethune 57 B 15

Siège Social à LIBERCOURT (Pas-de-Calais)

Établissements à THOUROTTE (Oise)

Tél. LIBERCOURT n° 6 — THOUROTTE n° 7

**Constructions de Routes, Pistes
Cours d'Usines, etc.**

TOUTES SPÉCIALITÉS

de REVÊTEMENTS superficiels

Goudrons préparés

Emulsion — Bitumes

Tar-macadam — Asphaltes
anti-acides et ordinaires

Fournitures - Transports - Mise en œuvre
par procédés modernes

FRANÇOIS BERNARD

50, Rue Nicolas-Leblanc à LILLE

Téléph. : 54-66-37, 38 et 39



UNION COMMERCIALE DU PORPHYRE

(Lessines - Quenast et Bierghes)



Tous Matériaux de viabilité :
MACADAMS - GRENAILLES - SABLES
ETC...

*Livraisons rapides pour toutes quantités
par eau, fer et route*

S^{té} Métallurgique Haut-Marnaise

JOINVILLE (Haute-Marne)

TÉLÉPHONE 56 et 112



*Tout ce qui concerne le Matériel
d'adduction et de distribution d'eau :*

Robinet-Vannes - Bornes-Fontaines - Poteaux
d'Incendie - Bouches d'Incendie - Robinetterie
Accessoires de branchements
et de canalisations pour tuyaux :

Fonte - Acier - Eternit - Plomb - Plastiques

Joints « PERFLEX » et « ISOFLEX »

Ventouses « EUREKA »

Matériel « SECUR » pour branchements
domiciliaires

Raccords « ISOSECUR »

**EQUIPEMENT DES CAPTAGES
ET DES RÉSERVOIRS**

Capots - Crépines - Robinets-Flotteurs
Gaines étanches - Soupapes de Vidange
Dispositif de Renouvellement Automatique
de la Réserve d'Incendie dans les Réservoirs

DUMÉZ

SOCIÉTÉ

33, Rue Henri Rochefort. Paris. 17^e

TRAVAUX PUBLICS

BÉTON ARMÉ

TRAVAUX MARITIMES

OUVRAGES D'ART

33, rue Henri-Rochefort	PARIS
46, cours Pierre-Puget	MARSEILLE
2, place d'Isly	ALGER
25, rue de Portugal	TUNIS
16, rue Galliéni	CASABLANCA

PLÂTRES · CHAUX · CEMENTS

POLIET & CHAUSSON

SIÈGE SOCIAL : 125, QUAI DE VALMY - PARIS
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : PLACHACIM-PARIS - TÉL. : BOTZARIS 86-00



**ENTREPRISE
GAGNERAUD
PÈRE & FILS**

S A.R.L. au Capital de 100.000.000 de Frs

7 et 9, Rue Auguste-Maquet

— PARIS XVI^e —

TÉL. AUTEUIL 07-76
et la suite

FONDÉE EN 1886

Travaux Publics

Terrassements

Béton armé - Bâtiments

Viabilité Routes

Revêtements bitumineux

Briqueterie

Exploitations de Carrières



BUREAUX

Le Havre (Seine-Maritime)

Valenciennes — Denain

Maubeuge (Nord)

Recques-sur-Course (Pas-de-Calais)

Casablanca (Maroc)

Buenos-Aires (République Argentine)

TUBES EN ACIER

sans soudure et soudés
tous diamètres, toutes pressions
pour

Canalisations Souterraines

Adductions et distributions d'eau potable

Amenées d'eau

pour usages agricoles et industriels

Irrigation

Conduites de transport de Gaz de Ville
et Réseaux de distribution

Pipe-line de Gaz naturel

Conduites pour câbles haute tension
sous pression de fluide



CANDÉLABRES en ACIER

à fût tubulaire lisse ou cannelé



POTEAUX de LIGNE



TUYAUX en matières plastiques

pour distributions d'eau



S.T.E.C.T.A.

Société Technique et Commerciale
des Canalisations Souterraines

EN TUBES D'ACIER

103, Rue La Boétie

PARIS - 8^e

ELYsées : 97-41

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Siège Social : 28, rue des Saints-Pères, à PARIS-VII^e

BULLETIN DU P. C. M.

RÉDACTION

28, rue des Saints-Pères

PARIS-VII^e

Téléphone : LITré 25.33

PUBLICITÉ

254, rue de Vaugirard

PARIS-XV^e

Téléphone : LECourbe 27.19

SOMMAIRE

Nécrologie : M. MAITRE-DEVALON	2	Séance du Jeudi 19 juin 1958	17
A propos d'un document récemment offert à la Bibliothèque de l'École Nationale des Ponts et Chaussées	4	Séance du Vendredi 25 juillet 1958	17
Construction pour la Ville de Thouars d'un réservoir de 1.800 m ³ de capacité	6	Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :	
Pont levant à contrepoids sur le canal du Rhône à Sète, à Frontignan	9	Procès-verbal de la réunion du 26 septembre 1958	18
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :		Mutations dans le Personnel	19
Séance du Mercredi 23 mai 1958	16	Cycle de Conférences organisé par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment	22
		Fiançailles, Mariages	23
		La Page du Trésorier	24

N° de compte de Chèques Postaux du P.C.M.
PARIS : 508.39

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie (Article 31 de son règlement intérieur)

NÉCROLOGIE

M. MAITRE-DEVALLO

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées

Né à Paris le 28 Septembre 1880, décédé le 26 Février 1958



Après de brillantes études à l'Ecole Polytechnique et à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, M. **Maître-Devallon** est nommé Ingénieur des Ponts et Chaussées et peu après, en 1906, il arrive en Algérie où il est chargé, à la résidence d'Orléansville, d'un arrondissement du Service des Ponts et Chaussées.

En 1908 il est nommé au Service des Lignes nouvelles, à Alger. En 1912 il reçoit une mission au Sahara pour procéder aux premières études du projet du Transsaharien.

La magnifique carrière coloniale de M. **Maître-Devallon** commençait, où il allait pouvoir donner toute sa mesure d'administrateur, d'animateur et de réalisateur de grande classe.

La première guerre mondiale interrompt, momentanément, cette œuvre coloniale et de 1914 à 1919, M. **Maître-Devallon** est sur le front français, comme Capitaine du Génie, donnant à tous l'exemple de sa bravoure et de son remarquable esprit d'organisation. Dès 1915, il reçoit la Légion d'Honneur et termine la guerre comme Commandant, avec la Croix de Guerre et 5 citations.

A sa démobilisation, nommé Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, il revient en Afrique du Nord en qualité de Directeur Général adjoint des Travaux Publics au Maroc. L'équipement de ce pays va commencer, et de 1919 à 1929, successivement sous l'autorité du Maréchal **Lyautey** et de M. Théodore **Steeg**, M. **Maître-Devallon** collabore à tous les grands travaux publics du protectorat en même temps qu'il donne à l'industrie minière marocaine une impulsion incomparable.

En 1929 et 1930, M. **Maître-Devallon** dirige l'Organisme d'Etudes du Transsaharien et il procède à la rédaction du projet complet de la grande voie impériale.

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en 1930, M. **Maître-Devallon** est détaché au Ministère des Colonies en qualité d'Inspecteur Général des Travaux Publics des Colonies ; à ce titre, il dirige de 1930 à 1939, l'ensemble des travaux publics des colonies, participant ainsi au premier chef à l'équipement de l'empire colonial français. Il laisse partout l'empreinte de son activité utilement réalisatrice et de son sens remarquablement averti des choses et des gens.

En 1939, il est affecté, sur sa demande, à l'Inspection Générale des Travaux Publics de l'Algérie.

Du 2 septembre 1939 à juillet 1940 : guerre contre l'Allemagne, comme Lieutenant-Colonel puis Colonel du Génie, il est affecté à l'Etat-Major du T.O.A.F.N.

De juillet 1940 au 1^{er} novembre 1943, il occupe son poste d'Inspecteur Général des Travaux Publics.

Le Service de la Production industrielle étant rattaché à la Direction des Travaux Publics, il s'occupera, en tant qu'Inspecteur Général, de toutes les questions s'y rapportant. Aussi est-il choisi pour occuper la Présidence du Comité d'Industrialisation de l'Algérie.

C'est également lui qui, au Conseil Supérieur des Assemblées Algériennes, présente le plan d'équipement de l'Algérie pour 20 ans.

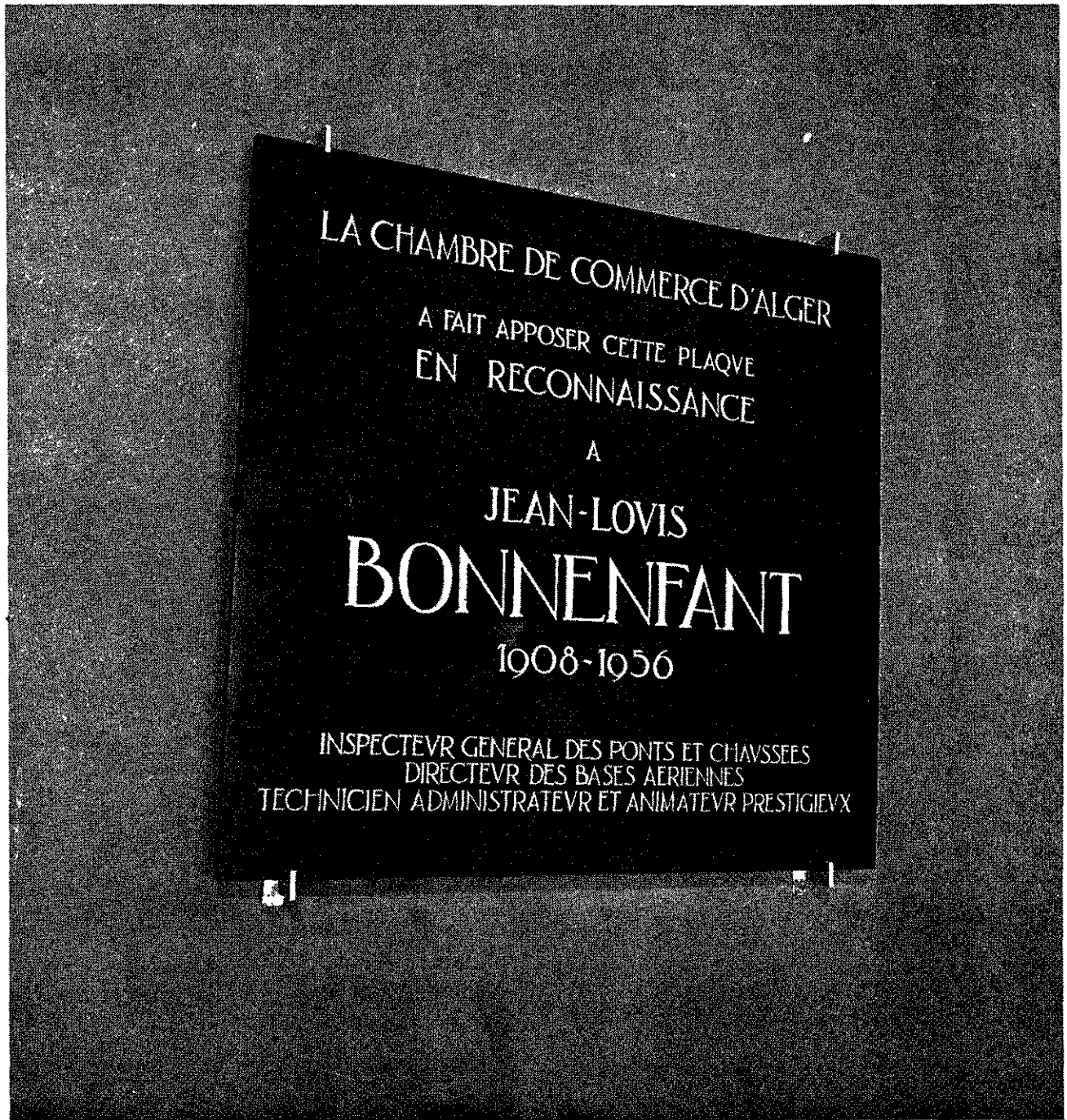
En 1941, lorsque l'on décide la création du chemin de fer du Transsaharien, dénommé ensuite **Méditerranée-Niger**, il est nommé Conseiller technique de cet Organisme, poste qu'il a occupé jusqu'à la veille de sa mort. Il a préparé le projet définitif de ce chemin de fer commencé par tronçon, et desservant actuellement les mines de **Kenadza** et de **Sik-Ksous**.

En novembre 1943, la Direction de l'Economie Algérienne du Gouvernement Général le charge d'une mission. Il doit présenter des rapports sur toutes les questions concernant l'aménagement des diverses industries en Algérie (zones industrielles de Bône, de la région algéroise et d'Oran).

Sa compétence en matière d'industrialisation l'appelle à l'Institut d'Etudes Politiques à l'Université d'Alger qui le charge, jusqu'en Avril 1947, du cours de Production Industrielle.

Lorsque la Présidence du Conseil charge M. l'Ambassadeur Eirik **Labonne** de la création des ensembles industriels du Sahara, notamment de la zone industrielle de **Colomb-Béchar**, M. **Maître-Devallon** apporte une fois de plus, sa compétence et ses conseils judicieux.

M. **Maître-Devallon** laisse le souvenir d'un grand Français qui s'est dévoué toute sa vie à la cause du bien public.



Une plaque à la mémoire de Jean-Louis **Bonnenfant**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des Bases Aériennes, mort le 10 décembre 1956, a été posée à l'intérieur de l'aérogare de **Alger-Maison-Blanche**.

Nous reproduisons dans ce Bulletin une photo de cette plaque que nous a communiqué M. G. **Meunier**, Directeur des Bases Aériennes.

A propos d'un document récemment offert à la Bibliothèque de l'École Nationale des Ponts et Chaussées

Scit-on que l'une des dernières lois promulguées par le roi Louis XVI avant sa déchéance est relative au recrutement des élèves de l'« école gratuite et nationale des ponts et chaussées » ?

A en juger par le texte même de cette loi, « donnée » à Paris le 1^{er} juillet 1792, une loi du 19 janvier 1791 avait « créé » cette école et disposé que ses élèves seraient « choisis au concours des départements » ; mais, plus d'un an après, les « règles de ce concours » n'avaient pas encore été fixées, ce qui s'opposait au recrutement. Comme il importait « de prévenir toute interruption dans cette partie essentielle de l'instruction et du service public », la loi nouvelle organisait un recrutement direct parmi les « élèves », les « surnuméraires » et subsidiairement les « aspirants » de l'« ancienne école des ponts et chaussées de Paris » et les élèves des « anciennes écoles des ci-devant provinces de Bretagne et de Languedoc ».

Notre Camarade Pierre **Martin** vient d'avoir l'obligeance d'offrir à la Bibliothèque de l'École une épreuve de cette loi, imprimée à Alençon au cours des semaines qui suivirent sa promulgation. Qu'il en soit ici remercié.

Ce document est intéressant à plus d'un titre, mais tout particulièrement par l'atmosphère qu'il reflète. Il porte un frontispice ornemental où l'on voit une toute petite fleur de lys flanquée de guirlandes de feuilles de chêne qui préfigurent déjà le style Empire. La loi a daté sa promulgation de « l'an quatrième de la liberté et le dix-neuvième de notre règne ».

Les autorités d'Alençon qui en ont prescrit la publication et l'affichage à la date du 16 septembre 1792 ont daté leur apostille de « l'an 4^e de la Liberté, et 1^{er} de l'Egalité ». Entre temps, il y avait eu les événements que l'on sait.

LOI

Relative aux Ponts et Chaussées.

Donnée à Paris, le 1^{er} Juillet 1792, l'an 4^e de la Liberté

Louis, par la grâce de Dieu, et par la Loi constitutionnelle de l'Etat, **Roi des François** : A tous présents et à venir : **Salut**. L'Assemblée Nationale a décrété, et Nous voulons et ordonnons ce qui suit :

Décret de l'Assemblée Nationale, du 19 juin 1792
l'an quatrième de la Liberté.

L'Assemblée Nationale, après avoir entendu le rapport de son comité d'agriculture et la troisième lecture du projet de décret lu à ses séances des 14 avril et 2 mai derniers, et déclaré qu'elle est en état de statuer définitivement ; considérant que la disposition de la loi du 19 janvier 1791, portant que les élèves de l'école gratuite et nationale des ponts et chaussées, seront choisis au concours dans les départements, ne peut être actuellement mis à exécution, parce que les règles de ce concours ne sont pas encore fixées, et que, même après qu'elle l'auront été, il s'écoulerait nécessairement encore un espace de plus de six mois, avant que les places vacantes pussent être remplies par cette voie ;

Que cependant le nombre des élèves restant de

l'ancienne école est insuffisant pour mettre en activité l'instruction dans la nouvelle, et pourvoir en même temps au service dont les élèves les plus instruits sont ordinairement chargés dans les départements, et qu'il importe de prévenir toute interruption dans cette partie essentielle de l'instruction et du service public, décrète ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Les élèves de l'ancienne école des ponts et chaussées de Paris, ensemble ceux des anciennes écoles des ci-devant provinces de Bretagne et de Languedoc, qui n'ont point obtenu de grade d'ingénieurs, et qui justifieront authentiquement qu'ils étoient attachés comme élèves auxdites écoles, et en suivoient habituellement les leçons et les exercices antérieurement à la promulgation de la loi du 19 janvier 1791, sont et demeurent admis au même titre d'élèves, à la nouvelle école gratuite et nationale des ponts et chaussées, créée par ladite loi du 19 janvier, et ce jusqu'à la concurrence du nombre de soixante élèves, fixé par la même loi ; à la charge néanmoins par ceux des écoles de Bretagne et

de Languedoc, qui voudront profiter de cet avantage, de le déclarer aux Directoires des Départements où lesdites écoles étoient situées, dans la quinzaine qui suivra la publication du présent décret, et de se présenter dans la quinzaine suivante au Ministre de l'intérieur, munis de l'attestation des dits Directoires, justifiant qu'ils ont rempli les conditions ci-dessus prescrites, pour être de suite admis et inscrits à ladite école de Paris.

Dans le cas où le nombre des élèves qui se présenteront avec les conditions requises, excéderoit celui de soixante, tous ceux de l'ancienne école de Paris seront admis, et parmi ceux des écoles de Bretagne et de Languedoc, les plus anciens seront préférés.

Si au contraire, le nombre des élèves des différentes écoles se trouve inférieur à celui de soixante, les places qui resteront vacantes après le susdit délai, seront remplies dans le mois ensuivant, de la manière qui va être indiquée.

II

Les surnuméraires de l'ancienne école de Paris, et subsidiairement les aspirans de la même école, seront admis à remplir lesdites places vacantes, pourvu qu'au jugement de l'assemblée des ponts et chaussées, et d'après un examen préalable, ils aient été reconnus avoir les talens et l'aptitude requis pour les dites places. A mérite égal, les plus anciens seront préférés, et l'admission aura lieu pour cette fois seulement, sans la formalité du concours, et ce dans le délai de deux mois, à compter de la publication du présent décret; passé lequel délai, les places qui pourroient alors rester vacantes, et celles qui vaqueront par la suite, ne pourront être remplies que par la voie du concours établi par la loi du 19 janvier 1791.

III

Tous les élèves qui seront admis en vertu des dispositions précédentes, seront, à leur entrée dans l'école, examinés par l'assemblée des ponts et chaussées, qui déterminera les différentes classes dans lesquelles chacun devra être placé suivant son degré d'instruction. Ladite assemblée déterminera aussi, d'après le même examen, le nombre de degrés qui devront être attribués à chacun des élèves, suivant les règles et dans les proportions observées à cet égard à l'ancienne école de Paris.

IV

Les réglemens et usages suivis jusqu'à présent dans l'ancienne école des ponts et chaussées de Paris, pour la discipline intérieure, continueront d'être observés dans la nouvelle école, en tout ce qui n'est pas contraire, soit au présent décret, soit à ceux précédemment rendus par l'Assemblée constituante; et ce provisoirement et jusqu'à ce qu'il y ait été autrement pourvu par l'Assemblée Nationale.

MANDONS et ordonnons à tous les Corps administratifs et Tribunaux, que les présentes ils fassent consigner dans leurs registres, lire, publier et afficher dans leurs départements et ressorts respectifs, et exécuter comme Loi du Royaume. En foi de quoi Nous avons signé ces présentes, auxquelles nous avons fait apposer le sceau de l'Etat. A Paris, le premier jour du mois de juillet mil sept cent quatre vingt douze, l'an quatrième de la liberté, et le dix-neuvième de notre règne. Signé LOUIS.

Et plus bas, DURANTHON. et scellées du sceau de l'Etat.

VU la loi ci-dessus, le Directoire du Département de l'Orne, oui et ce requérant le Procureur général Syndic, a arrêté qu'elle sera transcrite sur les registres, envoyées aux Directoires des Districts, pour y être également enregistrée, et par eux adressée à toutes les Municipalités de leur ressort, lesquelles seront tenues de faire mention sur leurs registres de sa réception, et de la faire publier et afficher, aux fins d'être exécutée selon sa forme et teneur. Fait à Alençon, en Directoire, le vingt trois juillet mil sept cent quatre vingt douze. Signé GOUPIL, PREFELNE fils, LE MEUNIER, BRAD, RICHER, CHARTIER, MORIEUX, DE SAINT MARTIN, LE PELLETIER DU COUDRAY, Procureur général Syndic.

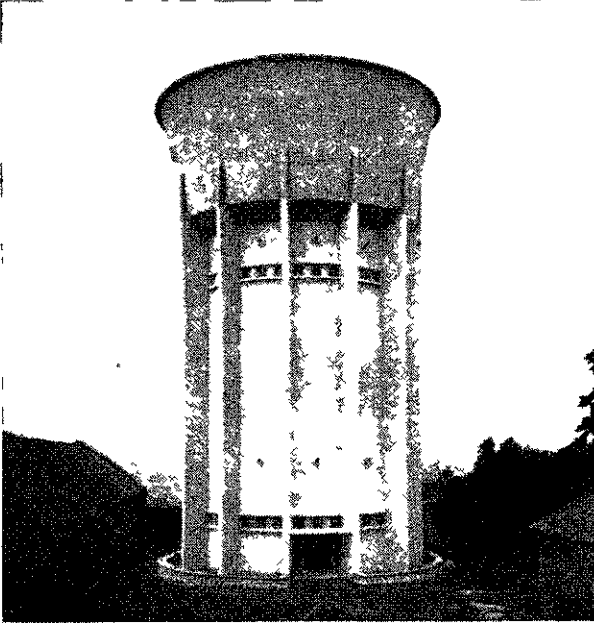
Par le Directoire, signé BELOT.

A Alençon, de l'imprimerie de MALASSIS le jeune, place du Cours 1792.

Sera publiée et affichée en cette Municipalité le Dimanche 16 septembre 1792, L'an 4^e de la Liberté le 1^{er} de L'égalité.

(Trois signatures illisibles)

Construction pour la Ville de Thouars d'un réservoir de 1.800 m³ de capacité



Le Service des Ponts et Chaussées des **Deux-Sèvres** a été chargé, par la Ville de **Thouars**, de la construction d'un réservoir de 1.800 m³ de capacité totale, comprenant 2 cuves superposées de 1.200 à 600 m³.

Ce réservoir, de 30 mètres de hauteur, devait s'élever, comme il se doit, sur un des points les plus hauts de l'agglomération; la Municipalité désirait par ailleurs que cet édifice s'intègre le plus harmonieusement possible dans le site particulièrement pittoresque et classé en raison de la présence de nombreux monuments historiques (Tour du Prince de Galles, Tour Porte au Prévost, etc...).

Le projet, dressé par le Service, a donc tenu le plus grand compte de ces conditions d'esthétique.

L'ouvrage, entièrement en béton armé, est constitué par une tour verticale de 19 m 75 de hauteur au-dessus du sol (voir ci-joint la coupe transversale) portant à sa partie supérieure une cuve à parois évasées de 1.200 m³ de capacité et, sensiblement à la moitié de sa hauteur, une cuve cylindrique de 600 m³ dont la paroi latérale est constituée par le voile de la tour.

La tourelle même est formée par le voile cylindrique de 0 m 20 d'épaisseur et de 6 mètres de rayon intérieur, renforcée extérieurement par 12 piliers rectangulaires de 0 m 40 d'épaisseur et en saillie de 1 m 50.

À partir de la cote 117,90, le petit côté de ces piliers s'évase suivant un arc de cercle de 50 mètres de rayon, puis une ligne droite faisant un angle de 8°50 avec la verticale, pour se raccorder enfin au pavement extérieur de la cuve supérieure.

Le profil extérieur de cette cuve est formé en partant de la base de 2 troncs de cône puis d'un tore de 4 m 65 de hauteur, comportant 2 arcs de cercle de 30 m et 20 m de rayons tangents entre eux et à la paroi tronconique.

Un acrotère de 0 m 23×0 m 23×0 m 08 couronne le tout; une plateforme géodésique est aménagée sur la coupole de couverture.

L'accès aux cuves et aux différents organes de manœuvres est assuré par :

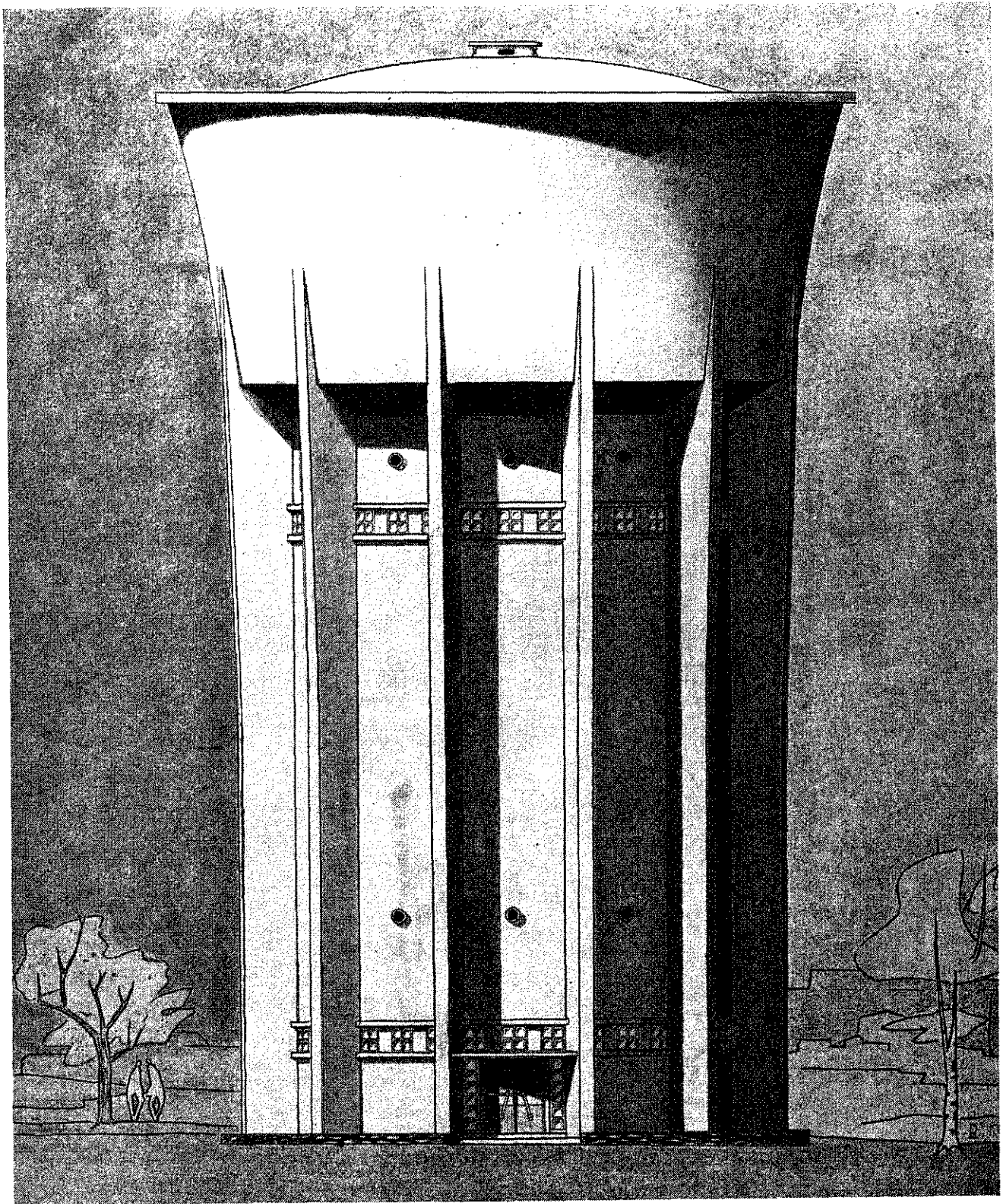
- un escalier hélicoïdal métallique allant du rez-de-chaussée à un plancher général établi au-dessus de la cuve inférieure;
- un second escalier hélicoïdal partant de ce plancher et conduisant à une passerelle de service située au-dessus de la cuve supérieure; au passage, il dessert une autre passerelle de service s'appuyant sur la cheminée centrale de la cuve inférieure et sur le voile;
- une échelle métallique continuant cet escalier et aboutissant à une plate-forme en couronne surmontant la cheminée centrale de la cuve supérieure. Cette échelle peut d'ailleurs être aisément démontée et remplacée par un escalier hélicoïdal; ceci a été prévu dans le cas où la vue, splendide du haut du réservoir, attirerait des visiteurs;
- une dernière échelle très courte donnant accès à la coupole.

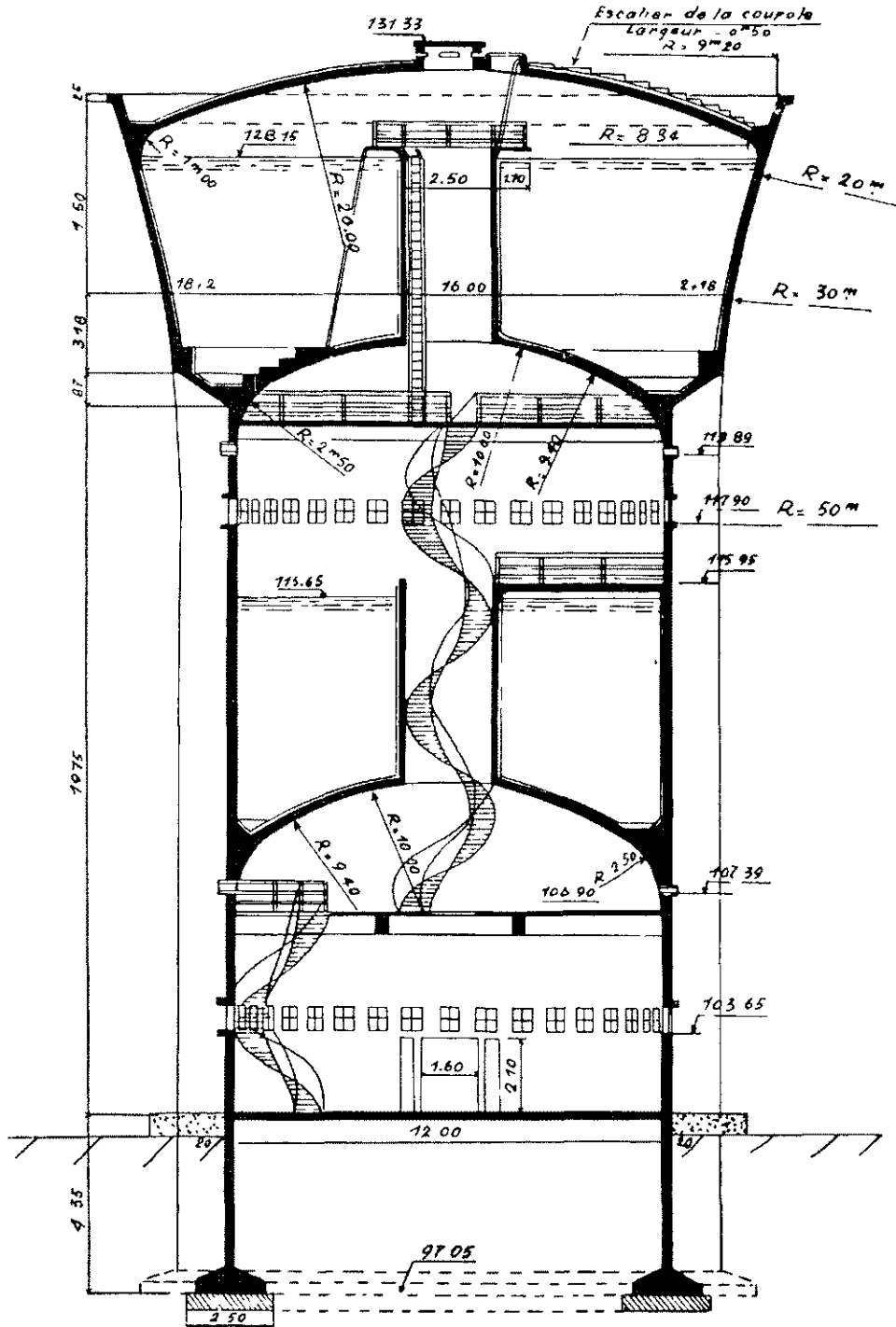
La cuve supérieure est éclairée par 40 pavés de verre noyés dans le béton de la coupole de couverture; l'éclairage du rez-de-chaussée et de la cuve basse est obtenu par des vitrages annulaires en dalles de verre. Chacun des éléments de vitrages comprend 4 briques de verre prémoulées de : 0 m 29×0 m 29×0 m 10.

Les travaux ayant fait l'objet d'une adjudication sur offres de prix ont été confiés à l'entreprise **Faure** de St-Etienne; ils ont duré 16 mois.

Leur exécution n'a donné lieu à aucune difficulté particulière, si ce n'est que la présence de poches d'argile a nécessité des fondations plus importantes.

Le décompte général et définitif des travaux s'élève à la somme de 34.500.000 francs.





Le béton, au dosage de 350 kilos, a donné : à 90 jours d'âge, les résultats suivants pour la charge de rupture à la compression sur cubes de 0 m 20×0 m 20 ×0 m 20.

H.R.I.	390 kgs/cm ²
C.P.B.	307 —
C.P.B.	550 —
(avec plastocrète)	590 —
C.P.B. (avec plastocrète) ..	391 —

Pour les parois en contact avec l'eau il a été utilisé du plastocrète. Nous avons pu constater que les résultats varient beaucoup suivant la façon avec laquelle le béton a été tassé dans les cubes d'essai. Il serait souhaitable à notre avis qu'un mode opératoire soit défini.

Niort, le 4 avril 1958.

P. Marrec.
Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Pont levant à contrepoids sur le canal du Rhône à Sète, à Frontignan

Jusqu'en 1954, le CD 129 franchissait le canal du Rhône à Sète à la sortie Sud de l'agglomération de Frontignan, par un pont tournant métallique manoeuvrable uniquement à bras et supportant une chaussée de 2 m 75 de largeur à peine et deux trottoirs de 0 m 70

Sa reconstruction fut donc envisagée dès 1950 et réalisée après concours en 1954 et 1955

CONDITIONS DU CONCOURS

Le pont projeté devait avoir une chaussée de 7 m de largeur et deux trottoirs de 1 m 50, il devait fran-



Fig. 1 — Ancien pont tournant à une voie — Tours Sud en cours de construction
Au second plan : ponton mobile devant servir à assurer provisoirement la circulation.

Cet ouvrage avait subi d'importants dégâts au cours des bombardements de 1944 qui visaient la Raffinerie des Petroles de la Mobiloil française située à proximité

Malgré des réparations qui permirent le passage des véhicules de 10 tonnes, il ne pouvait être emprunté par les nombreux camions citernes venant de la Raffinerie et sa manoeuvre devenant de plus en plus difficile

chir une passe navigable de 14 m entre murs de quai verticaux et présenter un tirant d'air réglementaire de 5 m au dessus de la cote des plus hautes eaux navigables (+ 0,40) Il devait être construit à l'emplacement même du pont existant, être biais à 60°, comme ce dernier et encombrer le moins possible les voies publiques adjacentes et les quais

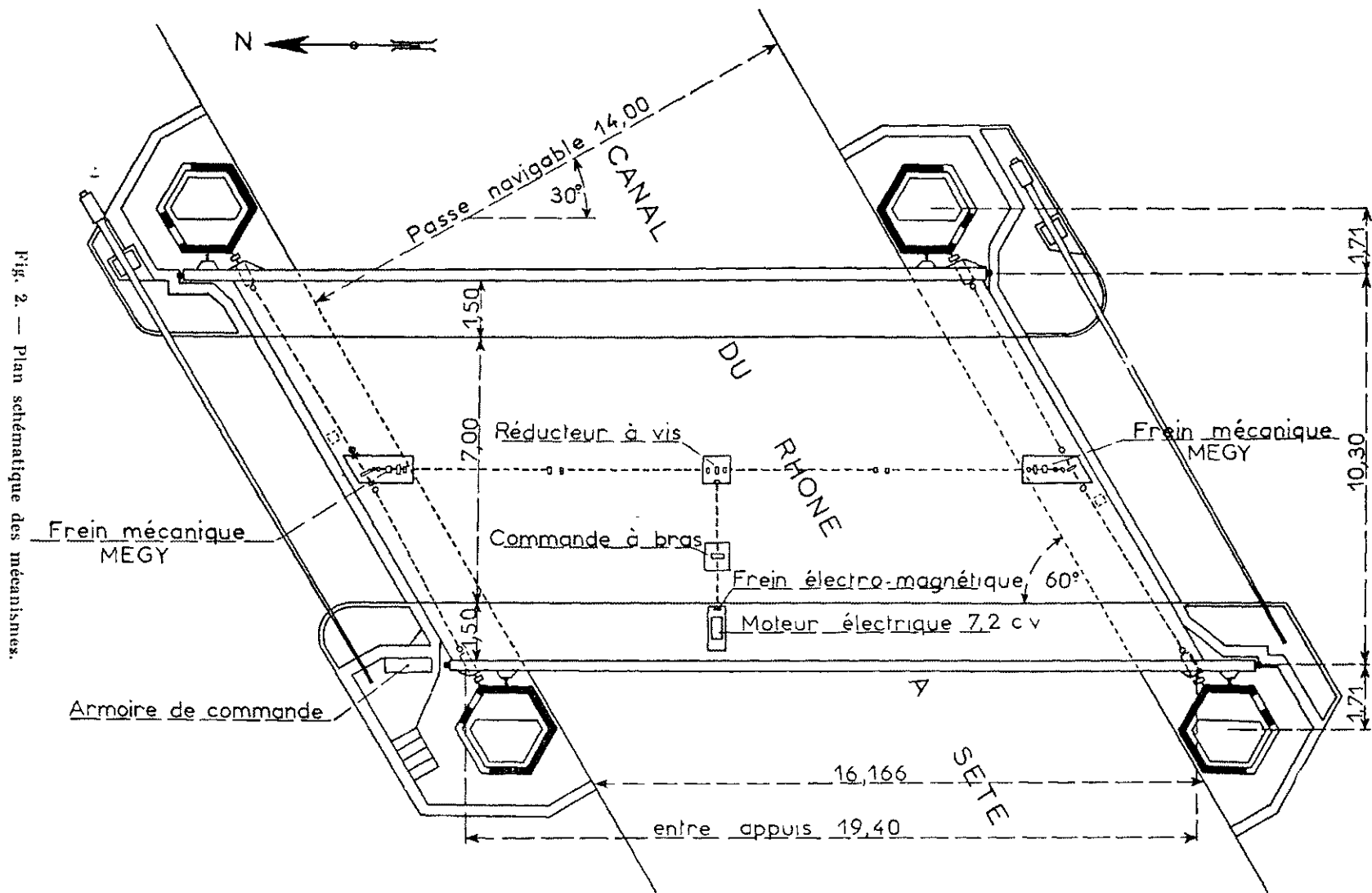


Fig. 2. — Plan schématique des mécanismes.

pèse 88 tonnes et présente, quand il se repose sur ses appuis, une prépondérance de poids de 6 T. 8 par rapport aux contrepoids.

Tablier métallique. — Le tablier métallique comporte deux poutres latérales à âme pleine de 19 m 40 de portée biaise, distantes entre elles de 10 m 30 d'axe en axe, relées par 4 entretoises droites et 2 entretoises d'about biaises.

La faible hauteur laissée disponible par le tirant

Des précautions particulières ont été prises pour éviter la corrosion électrolytique qu'auraient pu provoquer, en atmosphère marine, les contacts entre l'acier et le Duralinox (peinture au chlorate de zinc, plaques isolantes, boulons zingués...).

Suspension et appuis. — Au voisinage de chacun de ses angles, le tablier mobile est suspendu à une chaîne Galle qui les relie au contrepoids correspondant. Chaque contrepoids est constitué par des élé-

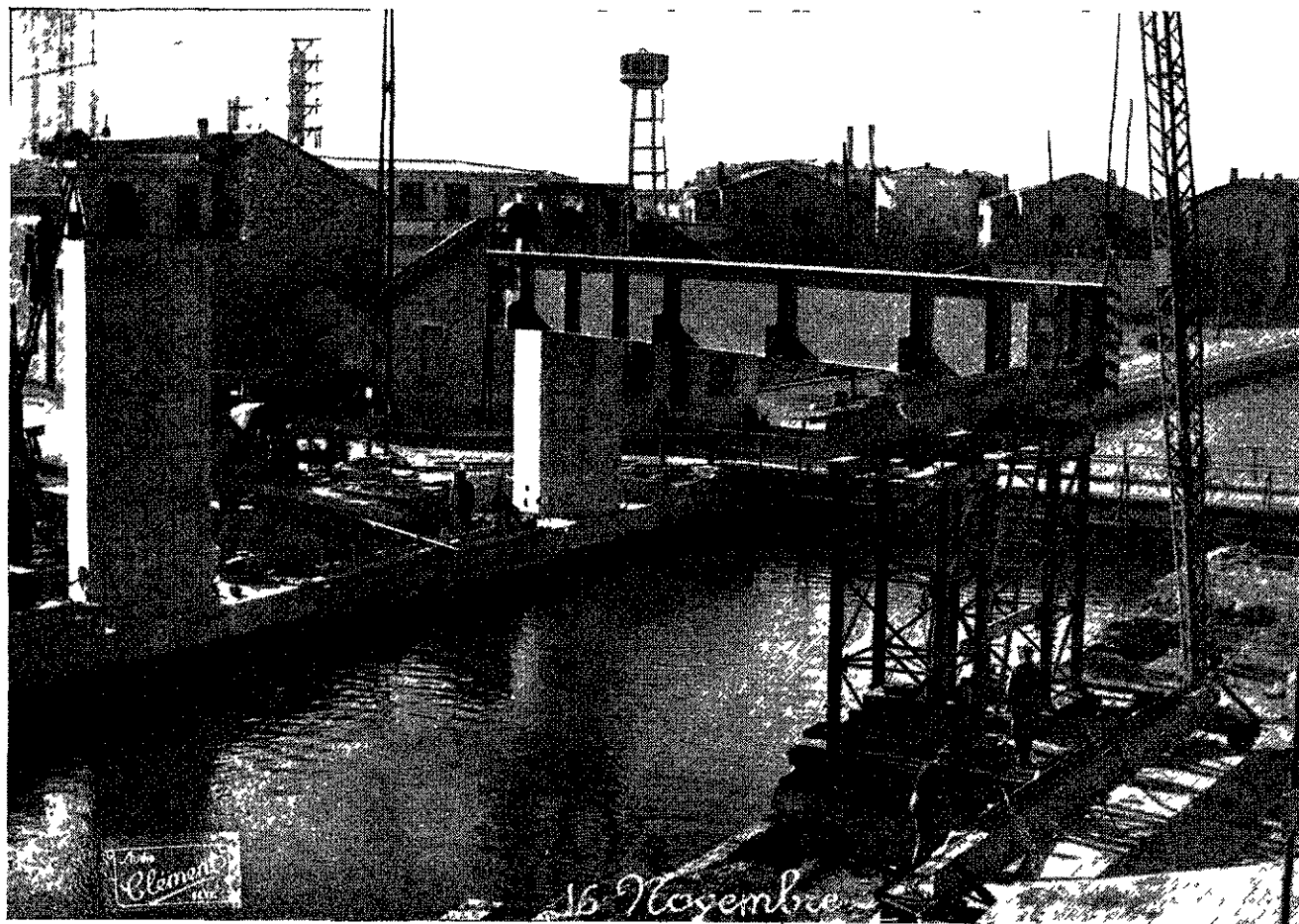


Fig. 4. — Montage du tablier dans la position « pont ouvert ».

d'air en position basse sur le canal a conduit à réaliser un tablier d'épaisseur réduite. Pour augmenter la rigidité de l'ensemble de l'ouvrage, deux longerons centraux ont été prévus solidarissant les entretoises droites et d'about.

Afin de diminuer le poids du tablier et partant, des contrepoids, le platelage sous chaussée a été constitué par des profilés en alliage d'aluminium « Duralinox » placé perpendiculairement aux longerons et s'emboîtant par rainures et languettes (ce mode de construction a déjà été utilisé au pont basculant n° 8 du Havre).

ments en fonte et des alvéoles ont été prévues dans chaque élément pour permettre, en vue du réglage, l'introduction de gueuses en plomb ; à noter que le pont étant biais, les contrepoids sont de masse différente, ce qui a entraîné un réglage délicat pour la mise au point définitive de la manœuvre.

Le pont comporte, dans sa position de fermeture, 4 appuis (2 mobiles et 2 fixes) situés sous les poutres latérales ; de plus aux extrémités des longerons centraux de rigidité, ont été placés des appareils d'appui secondaires qui n'entrent en fonction que sous l'effet des surcharges.

Des appuis mobiles éclipseables placés à la partie supérieure des tours, permettent le maintien de la travée, dans sa position haute, pendant le temps nécessaire pour les diverses réparations et en particulier pour le remplacement d'une ou des chaînes Galle, ces appuis éclipseables peuvent s'effacer dans les tours correspondantes au moyen d'un mécanisme manuel individuel.

Tours. — La hauteur des tours est de 8 m. 35. La section horizontale est un hexagone régulier dont le

Mécanisme de manœuvre. — Une des caractéristiques particulières de ce pont mobile est que le mécanisme de lavage est tout entier logé dans la charpente du tablier (fig 2 et 3); il comprend

- un moteur électrique unique de 7,2 CV avec frein électromagnétique placé sous le trottoir dans l'axe transversal de l'ouvrage et alimenté par le réseau basse tension de la Ville,
- un réducteur à vis sans fin,
- des arbres de transmission à renvoi conique trans

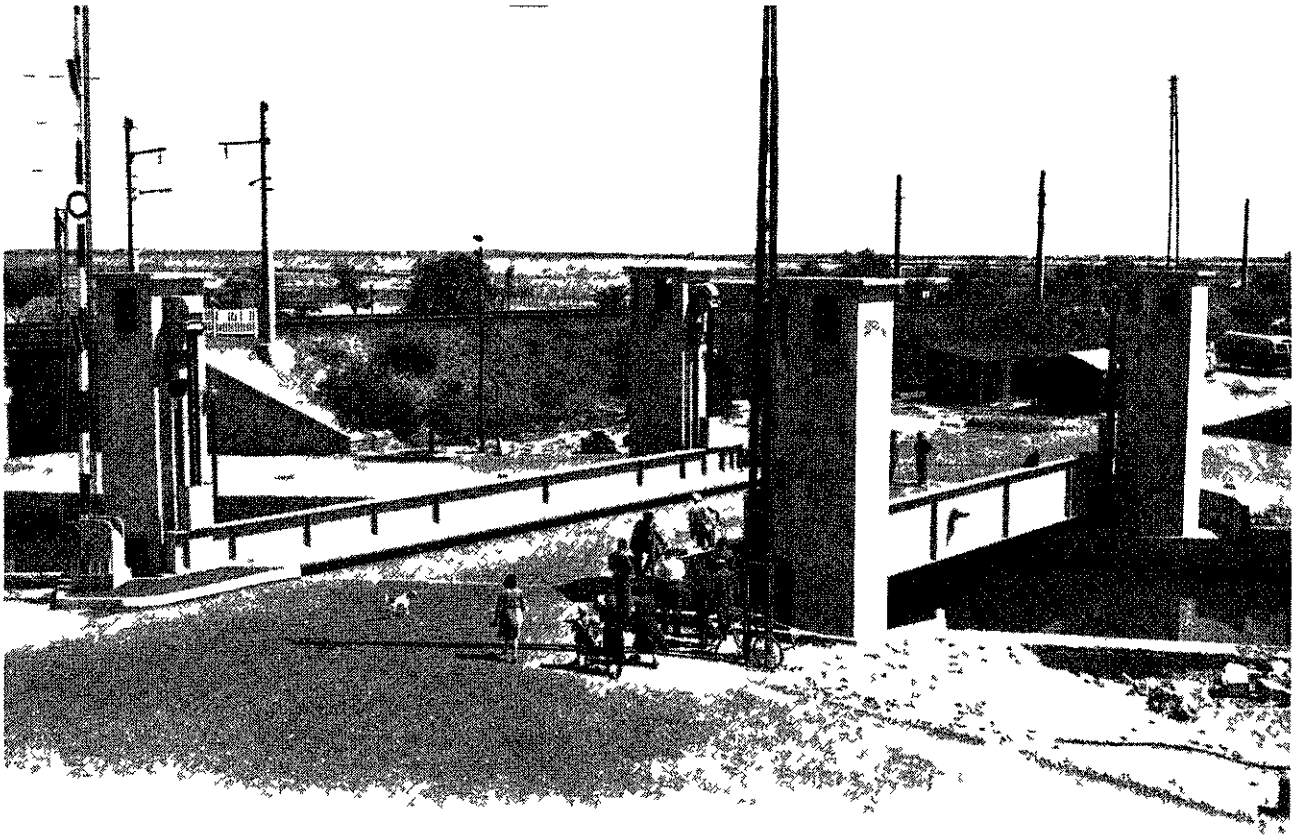


Fig 5 — Ouvrage termine. Tablier dans la position basse

cercle circonscrit a 1 m 34 de rayon l'épaisseur des parois est de 0 m 20, portée a 0 m 32 à la hauteur des appuis des supports des noix d'équilibre et des consoles éclipseables

Un plancher en tôle striée accessible par une échelle métallique intérieure permet, dans chaque tour, la visite et l'entretien de la console éclipseable et des noix d'équilibrage.

Les tours sont fondées sur des semelles en béton armé de 6 m 43 de longueur, 2 m 32 de largeur et 0 m 90 de hauteur, sauf à l'intérieur des tours où cette hauteur est réduite à 0 m 68 pour permettre le logement des contrepoids

mettant le mouvement à 4 pignons d'attaque faisant saillie aux 4 angles du tablier, ces pignons engrènent sur 4 crémaillères verticales fixées chacune le long d'une face de la tour;

- une commande à bras à l'aide d'une clef verticale à 4 branches connectées sur l'arbre moteur;
- deux freins mécaniques Megy destinés à arrêter le mouvement en cas de rupture de l'arbre principal longitudinal ou de l'arbre reliant le moteur au réducteur;
- un système différentiel électrique de sécurité arrêtant également le mouvement dans le cas où l'une des extrémités du tablier étant bloquée par le frein

Megy, l'autre extrémité continuerait à se déplacer. Les arbres de transmission sont montés sur paliers à billes, ce qui réduit très sensiblement l'entretien et les dépenses d'exploitation.

Les crémaillères sont suspendues aux tours par l'intermédiaire d'un appui à billes pouvant suivre parfaitement le tablier dans ses moindres déplacements latéraux ou longitudinaux. Les pignons d'attaque des

85 secondes pour la manœuvre électrique et 12 minutes pour la manœuvre à bras.

Particularités diverses. — Des guidages latéraux et longitudinaux ont été prévus sur le tablier et sur les contrepoids.

Des trappes de visite ont été placées au-dessus des organes suivants :

— moteur électrique et frein électromagnétique

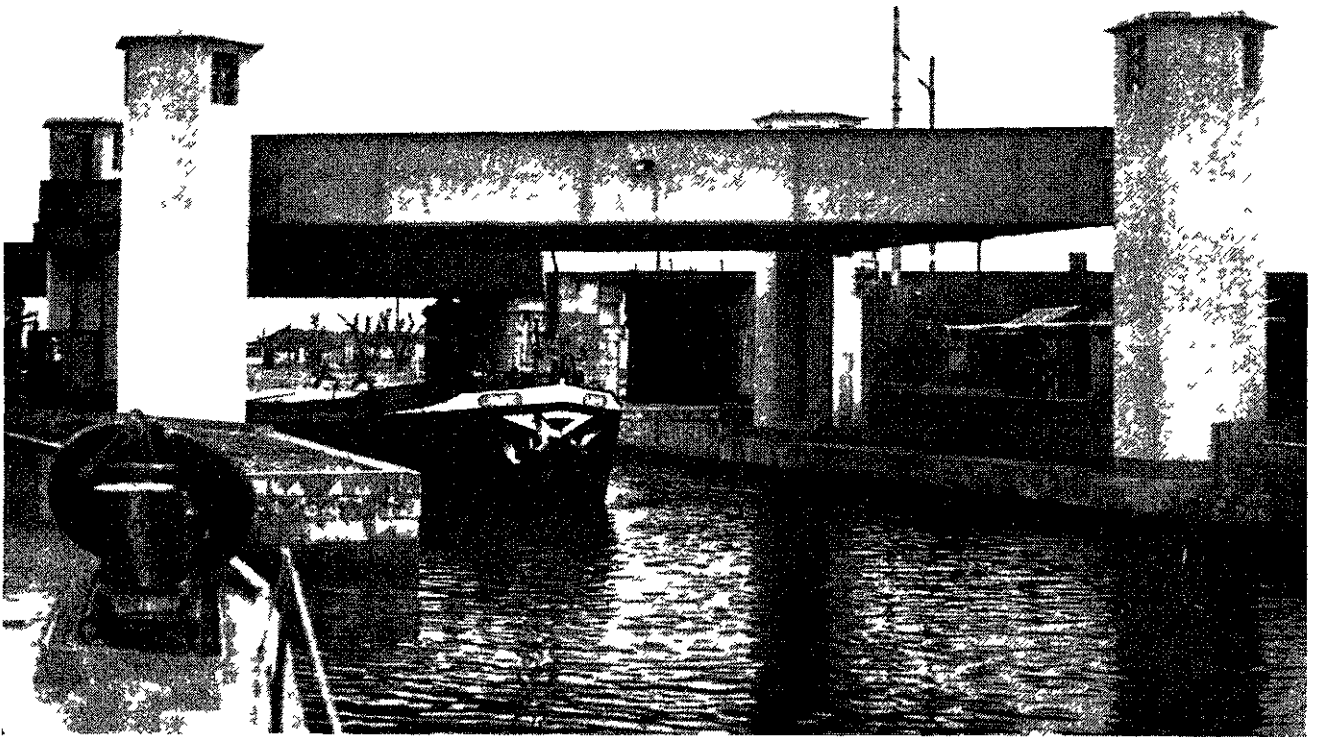


Fig. 6. — Ouvrage terminé. Tablier dans la position haute.

crémaillères sont logés dans des boîtes comportant des galets de guidage assurant parfaitement leur engrènement.

Commande de la manœuvre. — La manœuvre s'effectue par boutons poussoirs situés dans une armoire étanche placée sur le quai Nord et près de l'extrémité d'une des poutres principales.

Le courant électrique est distribué de cette armoire au moteur placé au milieu du pont, par des câbles souples sous caoutchouc.

La durée de manœuvre pour l'ouverture ou la fermeture du pont est de :

- commande à bras
- réducteur à vis sans fin
- freins Megy.

Un dispositif électrique de contrôle d'horizontalité a été incorporé dans le mécanisme. Des interrupteurs de fin de course haute et basse ont été prévus. De plus des interrupteurs automatiques de sécurité isolent le moteur pendant la manœuvre à bras du pont et pendant la manœuvre de chacun des appuis éclipsables, tant que ceux-ci ne sont pas entièrement dégagés pour supporter le tablier dans sa position haute.

Quatre amortisseurs pneumatiques placés aux extré-

mités des poutres principales assurent le freinage du tablier en fin de course.

Chaque contrepoids comporte 3 tiges verticales formant vérins à vis qui permettent, pendant que le tablier est sur ses appuis éclipsables, d'asseoir le contrepoids sur la fondation de la tour et de le relever pour détendre les chaînes de suspension.

Deux barrières levantes, type Hillairet, à commande électrique, interrompent la circulation routière pendant la manœuvre des ponts.

Des feux routiers de signalisation, ainsi que des feux de balisage ont été également prévus.

EXECUTION DES TRAVAUX

Pour limiter le plus possible la durée de l'interruption de la circulation routière, fixée à 75 jours, on a construit et équipé en premier lieu les deux tours Sud qui ne gênaient pas la manœuvre de l'ancien pont tournant (fig. 1).

Pendant ce temps, l'usinage du tablier et du mécanisme, commencé dès l'approbation du marché, était en voie d'achèvement ; c'est ainsi que les poutres de rives en acier Martin A-C 42, entièrement soudées, d'une longueur de 21 m. 44 et de 1 m. 89 de hauteur, pesant chacune 7 T. 5, ont été montées en atelier et transportées par voie ferrée à **Frontignan**.

Quand toutes les pièces nécessaires à la construction de l'ouvrage ont été rassemblées à pied d'œuvre, la circulation a été interrompue sur le pont tournant, dont la démolition a été rapidement conduite. Un passage provisoire mobile pour véhicules de 1 T. 500 maximum

et pour piétons fut installé sur une gabare manœuvrée à l'aide de câbles s'enroulant sur des treuils fixés sur le quai (fig. 1).

Le montage du tablier s'est effectué dans la position « pont ouvert » audessus du gabarit de navigation ; les deux poutres de rives ont été suspendues aux appuis éclipsables des tours de la rive Sud et ont été appuyées, sur la rive Nord, sur une palée provisoire dont l'encombrement réduit a permis d'entreprendre en même temps la construction des deux tours de la rive Nord (fig. 4).

Tous les éléments du tablier, en acier Thomas A-C 42, ont été assemblés par rivure ; toutefois, afin d'éviter toute saillie sur le plan des semelles supérieures du tablier sur lesquelles devaient reposer les profilés en Duralinox, les semelles supérieures des pièces de pont ont été assemblées par soudure aux semelles des longerons ; les pièces soudées sur chantier sont en acier Martin.

Tous ces travaux ont été exécutés rapidement.

La circulation routière a été interrompue pendant 72 jours au lieu de 75 prévus.

Les épreuves du pont et les essais de fonctionnement ont été exécutés le 12 mars 1955, compte tenu des prescriptions fixées au devis particulier et ont donné entière satisfaction. Depuis cette date, le fonctionnement de cet ouvrage s'est toujours effectué normalement.

Occhiminuti,

Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Montpellier



PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du Mercredi 23 Mai 1958

Le Comité du P.C.M s'est réuni le mercredi 23 mai 1958, au Ministère des Travaux Publics, à Paris.

Étaient présents : M. **Pialoux**, Président du P.C.M. ; MM. **Baquerre** et **de Buffévent**, Vice-Président ; M. **Quérenet**, Secrétaire ; MM. **Baste**, **Baudet**, **Bringer**, **Fertin**, **Colin**, **Aubert**, **Longeaux**, **Mathieu**, **Vasseur**.

Assistait à la séance : M. **Dreyfus**.

1°) Voyage en Israël.

M. **Dreyfus** rend compte du Voyage en Israël et fait les deux suggestions suivantes :

a) le prix fixé par l'Agence de voyage pour le séjour en Israël comprenant la faculté pour deux accompagnateurs de séjourner gratuitement en Israël, le Comité a décidé, en accord avec les participants au voyage, de faire bénéficier de cette mesure un Ingénieur-Elève des Ponts et Chaussées et un Ingénieur-Elève des Mines

Le Comité recherchera s'il est possible d'assurer aussi la gratuité du voyage.

b) Sous le patronage de l'Association France-Israël et à la suite du récent voyage organisée par le P.C.M., le Comité participera à l'organisation d'une conférence d'information sur Israël. Cette conférence, présidée par M. **Caquot**, aura lieu le 19 juin à 21 heures à la Maison des Centraux

2°) Voyage du P.C.M. en 1959.

M. **Lesieux** a fait savoir que les avantages consentis aux Camarades voyageant par avion en Israël pourraient être reconduits pour une autre destination en 1959.

Le Comité a décidé d'étudier trois possibilités : l'Allemagne et l'Autriche, l'U.R.S.S. et enfin l'A.O.F.

3°) Statut.

Les lenteurs de l'approbation du statut ont permis aux Finances de revenir sur certains de leurs accords. Un texte moins précis est à l'étude pour la discrimination du grade et de la fonction.

4°) Indemnités.

Le changement des limites des tranches de dégressivité des honoraires est un fait acquis. Une discussion s'engage pour savoir quel est le taux moyen de l'augmentation des honoraires qui en résulte. Il semble difficile d'en juger sans enquête précise. Des variations

sur le découpage de projets en tranches de travaux successives peut d'ailleurs faire varier assez sensiblement le montant des honoraires.

5°) Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Le Directeur du Personnel a demandé l'avis du Comité sur le déplacement et le regroupement en dehors de Paris de l'Ecole des Ponts, du Laboratoire central et du service central d'Etudes techniques, par exemple à Orléans.

Le Comité, sous réserve d'une étude plus approfondie, serait favorable à la mesure en question

6°) Affaire Peter-Agard.

Le Président rend compte au Comité des positions qu'il a prises à ce sujet conformément aux conseils fournis par les avocats du P.C.M. et M. Agard.

Le Comité approuve l'action du Président.

7°) Organisation de l'Aéronautique civile.

M. **Vasseur** expose au Comité le projet de décret relatif à l'organisation de l'aéronautique civile dans les territoires d'Outre-Mer. Aux termes des dispositions de ce projet, les Ingénieurs en Chef des Bases aériennes auraient dans les territoires d'Outre-Mer une compétence plus limitée qu'en métropole.

Les directeurs régionaux de l'Aéronautique civile seraient nommés par les Gouverneurs et les Hauts Commissaires.

M. **Vasseur** s'efforcera d'obtenir pour le Président une audience auprès de M. Moroni, Secrétaire général à l'Aviation Civile et Commerciale.

8°) Groupes de Travail.

Le groupe « hydraulique » a rédigé une note qui est diffusée au sein du Comité et que le Président remettra à M. Spinetta.

9°) Questions diverses.

Une cérémonie à la mémoire de M. **Darcy**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées doit se tenir durant l'été à Dijon. Le Comité décide que le P.C.M. sera co-invitant, avec la Municipalité.

Le Président,
J. **Pialoux**.

Le Secrétaire,
J. **Quérenet**.

Séance du Jeudi 19 Juin 1958

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le jeudi 19 juin 1958 au Ministère des Travaux Publics, à Paris

Étaient présents M. **Pialoux**, Président du P.C.M., MM. **Baquerre** et **de Buffévent**, Vice-Présidents, M. **Quérenet**, Secrétaire, M. **Giraud**, Trésorier, MM. **Albert**, **Aubert**, **Baste**, **Baudet**, **Fertin**, **Fuzeau**, **Laure**, **Lafond**, **Laurent**, **Longeaux**, **Parisot**, **Richard**, **Saillard**, **Vasseur**.

Absents excusés MM. **Bourrières**, **Bringer**, **Colin**, **Mathieu**, **Moret**.

Assistaient à la séance, MM. **Bonitzer**, **Durrieu**, **Peltier**.

La séance est ouverte à 14 h 45

1°) Indemnités accessoires (Circulaire du 12-5-58) et relations avec le Génie Rural.

Le Président donne connaissance des résultats concernant l'enquête qui a été faite auprès des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et d'un projet de réponse à cette enquête.

Il indique également son intention de se mettre en relations avec le Syndicat des Ingénieurs du Génie Rural dans le but d'arrêter avec eux une position commune.

2°) Projet relatif au déplacement de l'École des Ponts.

Le Président expose une deuxième fois les projets relatifs à l'École des Ponts et qui concerne particulièrement son déplacement en province, déplacement qui devrait se faire en même temps que celui du Laboratoire central des Ponts et Chaussées et du Service central d'Études Techniques

Il recueille à ce sujet les observations de différents Camarades qui se trouvaient absents lors de la réunion du 23 mai dernier ainsi que des représentants des deux organismes intéressés en même temps que l'École

Il est décidé qu'une lettre donnant la position du P.C.M. sera envoyée à M. le Directeur du Personnel

3°) Statut.

Le Président fait part des dernières négociations relatives au Statut qui ont eu lieu entre la Direction du Personnel et le Ministère des Finances

4°) Organisation du S.G.A.C.C.

M. **Vasseur** indique la position des Camarades des Bases Aériennes sur ce sujet, position qui fera l'objet, du reste, de précisions ultérieures.

5°) Voyage en Israël.

Le Président indique qu'une lettre vient d'être écrite à l'École des Ponts et Chaussées et à l'École des Mines pour confirmer l'octroi par les soins du P.C.M. d'un voyage gratuit en Israël destiné à un élève de chacune de ces deux écoles.

6°) Architectes des Monuments historiques.

Le Président fait connaître qu'il a reçu la visite de M. **Donzet**, Architecte en Chef des Monuments historiques, qui propose une réunion commune Ingénieurs des Ponts et Chaussées et Architectes, au début de l'hiver prochain, réunion qui pourrait être suivie d'un dîner et au cours desquels les problèmes communs pourraient être évoqués.

Cette proposition est accueillie favorablement

Il est demandé au Président de donner accord pour cette rencontre et d'en poursuivre l'organisation.

La séance est levée à 18 h.

Le Président,
J. Pialoux.

Le Secrétaire,
J. Quérenet.

Séance du Vendredi 25 Juillet 1958

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 25 juillet 1958, au Ministère des Travaux Publics, à Paris

Étaient présents M. **Pialoux**, Président du P.C.M., MM. **Baquerre** et **de Buffévent**, Vice-Présidents, M. **Quérenet**, Secrétaire, M. **Giraud**, Trésorier, MM. **Albert**, **Baste**, **Baudet**, **Colin**, **Fertin**, **Filippi**, **Fuzeau**, **Gervais**, représentant M. **Dreyfuss**, **Lafond**, **Mathieu**, **Moret**.

Absents excusés MM. **Alias**, **Bourrières**, **Dreyfuss**, **Fischesser**, **Laure**, **Poitrat**.

Assistaient à la séance, M. **Parfait**.

1°) École des Ponts et Chaussées.

M. **Pialoux** informe les membres du Comité qu'une lettre a été envoyée à M. **Spinetta**, Directeur du Personnel du Ministère des Travaux Publics, lettre qui précise la position du P.C.M. en ce qui concerne le déplacement de l'École des Ponts et Chaussées

2°) Nomination du Directeur de l'École des Ponts et Chaussées.

M. **Filippi** rend compte au Comité de la réunion du

24 juillet 1958 du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole des Ponts et Chaussées, dont l'ordre du jour comprenait notamment le point suivant : « présentation pour le poste de Directeur de l'Ecole »

3°) Relations avec le Ministère de la Construction.

M **Pialoux** ayant obtenu de M **Sudreau** Ministre de la Construction, une audience à laquelle il s'était rendu accompagné de plusieurs Ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'entretien a porté sur les services que pourrait rendre ce Corps au Ministère de la Construction

A la suite de l'audience, M. **Pialoux** a envoyé une lettre à M **Sudreau** pour lui confirmer la position du FCM en la matière, et il est décidé que copie de cette lettre sera envoyée à tous les Ingénieurs en Chef des départements.

4°) Relations avec le Génie Rural.

Le Génie Rural ayant formulé le désir de mettre sur pied un groupe d'études composé de 4 Ingénieurs du Génie Rural et de 4 Ingénieurs des Ponts et Chaussées, groupe d'études qui serait chargé d'examiner les problèmes communs aux deux Corps, sont nommés pour faire partie de ce groupe : MM **Aubert, Colin, Fertin, Pialoux.**

5°) Situation des Ingénieurs de la France d'Outre-Mer.

M **Pialoux** donne connaissance aux membres du Comité de l'intervention faite par M **Coupré**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, au sujet de la loi du 1^{er} août 1957 par laquelle les Ingénieurs ayant

exercé en France d'Outre-Mer avant cette date se trouvent défavorisés par rapport à ceux venus de la Métropole ultérieurement.

Il est décidé qu'une démarche sera faite auprès de la Direction du Personnel pour essayer de pallier cet état de chose.

6°) Statut.

L'accord des Finances étant obtenu, le projet de Statut va bientôt passer devant le Conseil d'Etat

7°) Voyage à Bruxelles.

Après l'appel fait par la voie du Bulletin, le nombre d'inscriptions à ce voyage est de 80 Une circulaire sera envoyée aux personnes inscrites pour leur donner toutes les informations nécessaires

8°) Divers.

Le Comité est saisi des questions suivantes

- a) rémunérations accessoires ,
- b) réorganisation du Secrétariat à l'Aviation civile et commerciale ,
- c) acceptation de la proposition faite par M **Donzet**, Ingénieur en Chef des Monuments historiques ,
- d) compte-rendu de l'audience accordée par M **Guy Mollet**, aux représentants du Comité d'étude et de Liaison pour la défense de la Fonction publique ,
- e) réforme administrative

Le Président,
J. **Pialoux.**

Le Secrétaire,
J **Quérenet.**

LES SYNDICATS D'INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Procès-Verbal de la Réunion du Comité en date du 26 Septembre 1958

Le Comité du Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'est réuni le 26 septembre 1958, à 14 h 15, au Ministère des Travaux Publics à Paris, sous la présidence de M **Colin**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Il a décidé d'attribuer le prix d'Economie Politique ayant obtenu la meilleure note en cette matière (Prix pour 1958 à M **Mandray**, Ingénieur-Elève de 3^e année de 10 000 frs).

En ce qui concerne la résistance des matériaux 2 Ingénieurs-Elèves de 2^e année, MM **Cuchet** et **Suard** ayant obtenu les mêmes notes, le Comité a décidé de leur attribuer à chacun un prix de 7 500 frs

L'ordre du jour étant épuisé, et aucun membre ne demandant plus la parole, la séance est levée à 14 h. 30.

Le Secrétaire,
M. **Saillard.**

Le Président,
R. **Bringer**

Mutations, Promotions et Décisions diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

LEGIIONS D'HONNEUR

M. Eugène **Naud**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, a été nommé Commandeur dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur. (Décret du 1^{er} juillet 1958. J.O. du 4 juillet 1958).

M. Raoul de **Vitry d'Avaucourt**, Ingénieur en Chef des Mines, a été nommé Commandeur dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur. (Décret du 1^{er} juillet 1958. J.O. du 11 juillet 1958).

M. **Cestre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en retraite, a été nommé Officier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur. (Décret du 31 juillet 1958).

M. Gaston **Barbet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé Officier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur. (Décret du 11 août 1958. J.O. du 12 août 1958).

Ont été nommés Officier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur, les Ingénieurs en Chef dont les noms suivent :

M. Roger **Guibert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général adjoint de la Société Nationale des Chemins de Fer Français.

M. Marcel **Nicolas**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

M. François **Teissier du Cros**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Ont été nommés Chevalier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur, les Ingénieurs dont les noms suivent :

M. Jean **Beau**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

M. Henri **Bochet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

M. Gaston **Bourdin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

M. Paul **Clos**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

M. Paul **Fumet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

M. Paul **Masson**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

M. Louis **Parinet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

M. André **Thiébaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

M. Pierre **Carlini**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé Chevalier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur. (Décret du 20 août 1958. J.O. du 23 août 1958).

M. Pierre **Cot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général de l'Aéroport de Paris, a été nommé Officier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur. (Décret du 25 août 1958. J.O. du 29 août 1958).

M. Marcel **Baron**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé Officier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur. (Décret du 20 août 1958. J.O. du 31 août 1958).

NOMINATIONS

Ont été nommés au Cabinet du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, en tant que Conseillers techniques, MM. Roger **Coquand** et Edmond **Corbin**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées. (Arrêté du 28 juin 1958. J.O. du 1^{er} juillet 1958).

M. François **Callot**, Ingénieur en Chef des Mines, est détaché, pour une période de cinq ans auprès de la Présidence du Conseil, Secrétariat permanent de la Défense Nationale. (Arrêté du 30 mai 1958. J.O. du 2 juillet 1958).

M. René **Delmas**, Ingénieur en Chef des Mines, est placé en disponibilité pour cinq ans pour assurer la présidence de la Société Languedocienne de Forages pétroliers et de la Compagnie des Services pétroliers. (Arrêté du 24 juin 1958. J.O. du 3 juillet 1958).

M. Yves **Perrin**, Ingénieur en Chef des Mines, a été placé en disponibilité pour cinq ans, à compter du 1^{er} juillet 1958, pour occuper les fonctions de Directeur général de la Compagnie franco-africaine de Recherches de pétrole. (Arrêté du 27 juin 1958. J.O. du 3 juillet 1958).

M. Gabriel **Turquet de Beauregard**, Ingénieur en Chef des Mines, est affecté à l'arrondissement minéralogique de Marseille, à compter du 1^{er} juillet 1958, pour y être chargé dudit arrondissement. (Arrêté du 27 juin 1958. J.O. du 3 juillet).

Ont été nommés au grade d'Ingénieur en Chef, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent :

MM. de Conihout, Antoine, Bontron, Thiébault, Huet, Roulet (cadre permanent), et **M. Treton** (cadre latéral). (Décret du 16 juillet 1958. J.O. du 17 juillet 1958).

M. Marcel Coignard, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès du Ministre des Affaires Etrangères pour remplir les fonctions de chef de division à l'agence de contrôle des Armements de l'Union Européenne Occidentale, pour une période de cinq ans, à compter du 19 août 1958. (Arrêté du 11 juillet 1958. J.O. du 18 juillet 1958).

M. René Pessayre, Ingénieur en Chef des Mines, est placé en service détaché auprès de l'Organisation Commune des Régions Sahariennes, à compter du 1^{er} janvier 1958. (Arrêté du 21 juillet 1958. J.O. du 25 juillet 1958).

M. Claude Pichon, Ingénieur des Mines est placé en service détaché auprès de l'Organisation Commune des Régions Sahariennes, à compter du 1^{er} février 1958. (Arrêté du 21 juillet 1958. J.O. du 25 juillet 1958).

M. Pierre Renaud, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, est nommé Vice-Président du Conseil d'Administration de cette Société. (Décret du 24 juillet 1958. J.O. du 27 juillet 1958).

M. Fischer, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, est nommé membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, en remplacement de **M. Claudon**, décédé. (Décret du 24 juillet 1958. J.O. du 27 juillet 1958).

M. Daniel Laval, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé Directeur des Ports maritimes et des Voies navigables à l'administration centrale du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme. (Décret du 28 juillet 1958. J.O. du 29 juillet 1958).

Ont été nommés Ingénieur en Chef des Mines, les Ingénieurs des Mines dont les noms suivent :

MM. Morin, Giraud, Achille, Besson, Gouni, Mermel.

M. Roger Guibert, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur général adjoint de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, est nommé membre du Conseil Supérieur des Transports (Arrêté du 18 juillet 1958. J. O. du 8 août 1958).

M. Montjoie, Ingénieur des Mines, est nommé Directeur de la Caisse de compensation des prix des combustibles minéraux solides, à compter du 1^{er} juillet 1958. (Décret du 5 août 1958. J.O. du 8 août 1958).

Ont été nommés Ingénieurs des Mines, les Ingénieurs-Elèves dont les noms suivent :

MM. Pecqueur, Gabriel, Giri, Fanton d'Andon, Lespine, Dherse, Cocude, Balian, Bourrelrier.

M. Jean Bernheim, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé Directeur de l'Office National de la Navigation, à compter du 1^{er} septembre 1958. (Décret du 19 août 1958. J.O. du 20 août 1958).

M. Boutteville, ancien Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été nommé Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées. (Arrêté du 7 août 1958. J.O. du 22 août 1958).

M. François Beau, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur adjoint de l'Office National de la Navigation, est nommé Directeur honoraire dudit Office. (Décret du 19 août 1958. J.O. du 23 août 1958).

M. Rouer, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé membre de la Commission permanente de signalisation. (Arrêté du 4 août 1958. J.O. du 28 août 1958).

MUTATIONS

M. Jouvent, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} juillet 1958, à la résidence de Lons-le-Saunier, du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département du Jura. (Arrêté du 1^{er} juillet 1958. J.O. du 8 juillet 1958).

M. Rouer, Ingénieur des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 1^{er} juillet 1958, de l'arrondissement Nord du service ordinaire des Ponts et Chaussées du département de Seine-et-Oise. (Arrêté du 1^{er} juillet 1958. J.O. du 16 juillet 1958).

M. Bontron, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a été chargé, à compter du 11 juillet 1958, du service des Ponts et Chaussées du département de l'Aube, en remplacement de **M. Geoffroy**, admis à la retraite. (Arrêté du 17 juillet 1958. J.O. du 5 août 1958).

M. Luc Legrand, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est détaché auprès d'Electricité de France, pour une période de cinq ans. (Arrêté du 30 juillet 1958. J.O. du 5 août 1958).

M. François Ruffier d'Epenoux, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est détaché auprès d'Electricité de France, pour une période de cinq ans. (Arrêté du 7 août 1958. J.O. du 13 août 1958).

M. Georges Metzinger, Ingénieur des Ponts et Chaussées, attaché au Service technique des Bases Aériennes.

nes à Paris, a été affecté au Service des Bases Aériennes au Maroc, à compter du 16 septembre 1958. (Arrêté du 29 juillet 1958. J.O. du 21 août 1958).

RETRAITES

M. Etienne **Geoffroy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la re-

traite, à compter du 11 juillet 1958. (Décret du 9 juillet 1958. J.O. du 10 juillet 1958).

M. Jean **Berthelot**, Ingénieur des Mines en disponibilité, est admis à la retraite sur sa demande, à compter du 14 août 1958. (Arrêté du 28 juillet 1958. J.O. du 5 août 1958).

M. André **Breuzard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 21 août 1958. (Décret du 23 août 1958. J.O. du 29 août 1958).

A la suite de la tournée du P.C.M. organisée cette année en Israël, le Comité avait offert à un Ingénieur-Elève des Mines et à un Ingénieur des Ponts et Chaussées de refaire ce voyage pendant les vacances scolaires.

Nous publions ici la lettre de remerciement adressée à M. PIALOUX, Président du P.C.M., par ces deux Ingénieurs-Elèves à la fin de leur périple.

Tel-Aviv, 16-9-1958.

Monsieur le Président,

Notre séjour en Israël est sur le point de se terminer et nous tenons, dès à présent, à vous remercier de nous avoir donné cette occasion de connaître ce pays passionnant.

L'excellent souvenir qu'a laissé ici la tournée du P.C.M. nous a énormément facilité notre voyage et les lettres d'introduction que M. Gilbert Dreyfus a eu l'ex-

trême obligeance d'écrire pour nous, ont ouvert toutes les portes.

Ainsi nous avons pu visiter le pays dans son ensemble sous la conduite d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et de Géologues. Tous nous ont reçus avec une extrême amabilité qui nous a profondément touchés.

Nous vous serions très obligés, M. le Président, de transmettre nos plus vifs remerciements au Comité du P.C.M. et vous prions de croire en nos sentiments respectueux et dévoués.

P.-L. Girardot et M. Cocude.

Le Ministère de la Construction institue un Prix de l'Urbanisme

L'urbanisme moderne, les ressources nouvelles de la technique permettent de réviser la traditionnelle conception des villes et agglomérations.

Face à la turbulence, la laideur, la vulgarité, l'ensemble d'habitations par son organisation intérieure, son environnement social, son support territorial, doivent être un moyen d'épanouissement individuel et social, et comme l'antidote de notre civilisation industrielle.

Dans un monde où chaque jour davantage les hommes dépendent les uns des autres, les équipements collectifs créent une solidarité entre les logements.

L'unité d'habitation, par ses centres de culture, d'échange, de loisirs, doit constituer un havre de paix et de tranquillité pour l'homme moderne.

Pour inciter les collectivités locales, les organismes maîtres d'œuvres à ce renouveau de l'urbanisme, à l'aube d'une civilisation urbaine nouvelle, un prix de l'urbanisme vient d'être créé, pour la première fois en France, par le Ministère de la Construction.

Les dispositions réglementaires fixant l'ensemble des conditions d'attribution de ce prix ont fait l'objet d'un arrêté en date du 27 août publié au Journal Officiel du 28 août 1958.

Les camarades qui désirent faire insérer des textes dans le Bulletin du P.C.M. sont priés de nous les faire parvenir en deux exemplaireset ces textes ne seront jamais trop nombreux !

Cycle de Conférences organisé par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment

Comme l'année dernière, le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, que dirige notre Camarade **Blachère**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a organisé un cycle de conférences à l'intention des Ingénieurs des Ponts et Chaussées portant sur divers sujets touchant à la construction.

A une époque où les Ingénieurs des Ponts et Chaussées assument de plus en plus de responsabilités dans ce domaine, et cela ne peut qu'augmenter encore, semble-t-il, il est inutile de souligner l'opportunité et l'intérêt de ces cycles de formation et il serait souhaitable que grâce à eux se développent les liens entre le Corps et le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment.

Cycle de conférences.

Au dernier cycle organisé à l'intention des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, les sujets suivants furent traités :

- Procédés de construction économisant la main-d'œuvre ;
- Revêtements de sols minces ;
- Isolation thermique ;
- Acoustique dans le bâtiment.

Une visite à la Station Expérimentale de Champs eut lieu à l'issue du cycle.

Cette année, le cycle s'est déroulé les 22, 23 et 24 octobre.

Les sujets suivants ont été traités :

Mercredi 22 octobre 1958 :

9 heures. — Normalisation et coordination, par M. **Blachère**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du C.S.T.B.

15 heures. — Sols minces collés, par M. **Cointe**, Ingénieur en Chef.

Jeudi 23 octobre 1958 :

9 heures. — Bétons cellulaires et enduits, par M. **Chabrel**, Ingénieur en Chef.

15 heures. — Résistance et réaction au feu, par M. le Colonel **Fackler**, Ingénieur en Chef.

Vendredi 24 octobre 1958 :

9 heures. — Préfabrication et industrialisation, par M. **Roger**, Chef du Service de l'Agrément et des Etudes de Matériaux.

15 heures. — Visite de la Station Expérimentale de Champs.

ORGANISATION.

Le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment est un établissement public de caractère industriel et commercial placé sous l'autorité du Ministère de la Construction ; employant 150 personnes dont 40 Ingénieurs, il a vocation pour s'occuper de qualité, de productivité, de diffusion des connaissances en matière de bâtiment ; « conseil technique » de droit du Ministère de la Construction, il peut jouer ce rôle auprès de tout autre département ou organisme qui construit.

Son statut lui donne la grande liberté de manœuvre nécessaire à l'établissement de contacts confiants et fructueux avec les différentes professions touchant à la construction.

ACTIVITES.

— Dans le domaine de la qualité :

Etudes fonctionnelles des conditions d'habitabilité d'un bâtiment ;

Définition de règles de qualité ;

Etablissement de cahiers des charges et de normes pour le traditionnel ;

Agrément et définition de règles d'agrément pour le non-traditionnel.

— Dans le domaine de la productivité :

Recherches théoriques ;

Participation à des études de coordination ;

Coopération avec le Ministère de la Construction pour les études générales et pour la mise au point d'opérations (programmes généraux, concours).

— Dans le domaine de la diffusion :

Publication des Cahiers ;

Publication du Recueil des éléments utiles à l'établissement et à l'exécution des projets et marchés de bâtiment en France (REEF 58) ;

Cycles de conférences.

— Dans le domaine « conseil technique » :

Consultations ;

Etudes sur des sujets particuliers demandés par des organismes publics ou privés.

Jour Mondial de l'Urbanisme

Comme les années précédentes, le **Jour Mondial de l'Urbanisme** sera célébré le Samedi 8 novembre 1958, par une réunion qui se tiendra à **L'Institut d'Urbanisme**, 3, rue Michelet, Paris-6^e, avec pour thème général :
« Les agglomérations urbaines,
leur taille, leur coût social, leur zone d'influence »

Les réunions ont lieu le matin à 9 h. 30 et l'après-midi à 15 heures.

L'attention des Camarades est attirée sur l'intérêt de cette journée.

AMICALE D'ENTR'AIDE AUX ORPHELINS DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES. — Il est rappelé à tous les Camarades qu'ils peuvent, en adhérant à l'**AMICALE**, prémunir leurs enfants, grâce à l'entr'aide mutuelle, contre les conséquences, si souvent désastreuses, du décès du père de famille. Depuis le 1^{er} janvier 1954, les adhésions à l'**AMICALE** ne sont plus reçues que dans l'année suivant la naissance du premier enfant (Article 27 des Statuts).

FIANÇAILLES.

Notre Camarade J. **Saïgot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, nous fait part des fiançailles de sa fille, **Annie**, avec M. Serge **Destivelle**, Ingénieur E.S.E. Alger, 38, rue F.-Roosevelt.

MARIAGES.

Notre Camarade Philippe **Deymié**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Officier de la Légion d'Honneur, nous fait part du mariage de son fils, **Bernard**, Ingénieur I.N.A., avec Mademoiselle Muriel **Bergis**, qui a été célébré le jeudi 18 septembre 1958, en l'Eglise Réformée des Carmes, à Montauban.

OFFRES DE POSTE

Société Travaux Publics, spécialisée dans les équipements industriels, hydrauliques et d'hydrocarbures, recherche pour poste de Directeur Général Adjoint et, ultérieurement Directeur Général, un Ingénieur P.C.M. de préférence. Age 35 - 40 ans.

Ecrire au Bulletin du P.C.M. qui transmettra.

Bureau d'Etudes recherche un Ingénieur des Ponts et Chaussées pour poste adjoint Chef de service Paris avec possibilités missions Outre-Mer.

B.C.E.O.M., 90, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Le local réservé aux INGÉNIEURS DE PASSAGE à Paris se trouve dans la Bibliothèque du Ministère (Escalier I, premier étage au-dessus de l'Entresol, pièce n° 92. Téléphone LITtré : 38.47). Accès par la cour du Ministre.

LA PAGE DU TRÉSORIER

Cotisations P.C.M. pour l'Exercice 1958

Les taux des cotisations du P.C.M. pour l'Exercice 1958 sont les mêmes que pour les Exercices précédents, c'est-à-dire les suivants :

(1)	Inspecteurs et Ingénieurs Généraux Ingénieurs en Chef	Ingénieurs Ordinaires	Ingénieurs Elèves
En activité normale	1.500 fr.	1.000 fr.	200 fr
En service détaché			
En disponibilité	600 fr.	400 fr.	»
En congé hors cadres			
En congé			
En retraite ou démissionnaire	300 fr.	200 fr.	»
En congé à demi traitement			

Le versement de la cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'Exercice en cours (Article 15 du Règlement intérieur) (2).

Pour plus de simplicité, vous pouvez verser immédiatement à titre d'acompte sur vos cotisations prochaines, une somme égale A CINQ FOIS VOTRE COTISATION ANNUELLE actuelle et vous serez ainsi tranquille pour cinq ans.

(1) Ces taux concernent exclusivement les cotisations du P.C.M. ; ils ne comprennent pas, notamment, la cotisation de 100 fr. par an pour le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; à la demande de ce Syndicat, cette cotisation peut cependant être versée au P.C.M.

(2) Libellez toujours vos chèques bancaires et postaux à l'adresse impersonnelle
" Association du P.C.M., 28, rue des Saints-Pères — PARIS-7° "

Le N° du Compte de Chèques Postaux du P.C.M. est PARIS 508.39

PONTS SUSPENDUS ET MÉTALLIQUES

CABLES MÉTALLIQUES
CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES



SOCIÉTÉ ANONYME

BAUDIN-CHATEAUNEUF

CHATEAUNEUF - SUR - LOIRE

Téléphone : 9



Pont de St-MATHURIN sur la Loire (1953)

5 travées rigides,
dont 2 de 64 m 20 et 3 de 90 m. 50

COMMUNAUTÉ DE NAVIGATION FRANÇAISE RHÉNANE

I, Place de Lattre, **STRASBOURG** - Tél. : 34.07.39 à 34.07.45 — Télex 87005



Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin

63, Quai Jacoutot — Direction Générale I, Place de Lattre,
Strasbourg — Tel 34.07 39 à 34.07 45 - Télex 87005

Sanara - Sté Alsacienne de Navigation Rhénane

10, Rue du Bassin-du-Commerce, *Strasbourg-Port-du-Rhin* — Tel 35.35 04 - Telex 87019

Sté le Rhin - Sté Gén. de Navigation et d'Entrepôts

11, Rue de la Minoterie, *Strasbourg-Port-du-Rhin*. —
Tel. 35 24 90 - Telex 87017

Société Française de Navigation Rhénane

9, Rue de la Minotene, *Strasbourg-Port-du-Rhin*. —
Tel. 35 33 14 - Télex 87018.

Lloyd Rhénan

11, Rue de la Minoterie, *Strasbourg-Port-du-Rhin*. —
Tel 35 24 90 - Telex 87017

Armement Seegmuller S. A.

Bassin d'Austerlitz, *Strasbourg Neudorf*
Tél 34 21 11 - Télex 87016.

Compagnie de Transports Rhénans

4, Rue Léon-Jost, *Paris (17^e)*
Tél. Carnot 07 80.

Société Strasbourgeoise d'Armement

18, Rue du 22 Novembre, *Strasbourg*.
Tél. 32 25 71

BALE - LUDWIGSHAFEN - DUISBOURG - ANVERS - ROTTERDAM

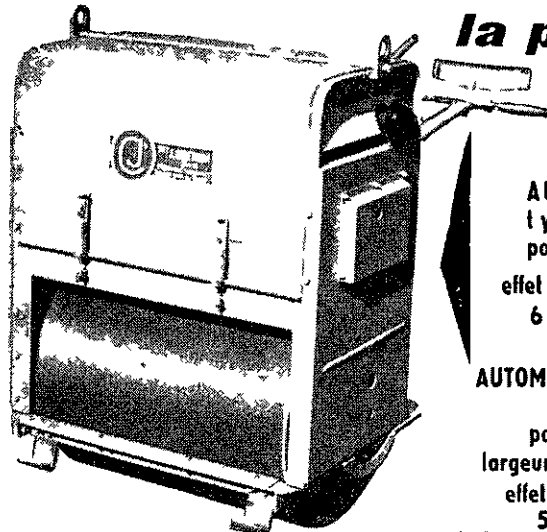
PELLES EIMCO

2, Rue de Clichy

PARIS (9^e)

Téléphone : TRINITÉ 69-47 (2 lignes)

Télégrammes EMCOR-PARIS

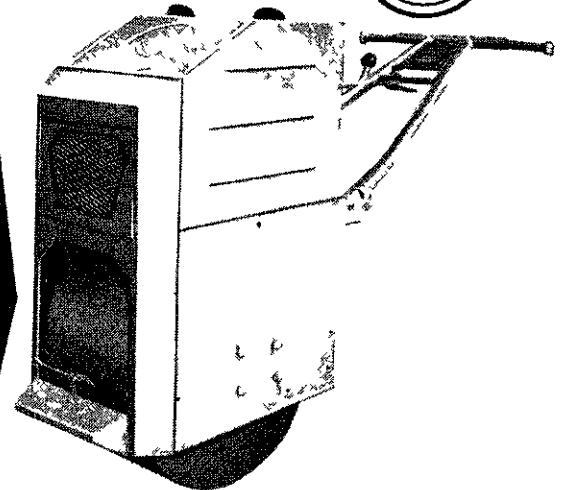


la première marque dans la
VIBRATION



AUTOMOTEUR
type 28 R
poids : 360 kgs
effet de compaction
6 à 10 tonnes

AUTOMOTEUR TRANCHEES
type 13 R
poids : 190 kgs
largeur hors-tout 0 m 44
effet de compaction
5 à 8 tonnes



**ROULEAUX
VIBRANTS**

- * ROBUSTES
- * MANIABLES
- * EFFICACES
- * ÉCONOMIQUES

Ets J. COUTHON
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 52 MILLIONS
7 bis, RUE MERIMÉE, PARIS - 16^e - KLE. 49-30

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

LES CHANTIERS MODERNES

S A R L AU CAPITAL DE 150 000 000 DE FR S

PARIS : 1, Place d'Estienne-d'Orves (9^e) — Tél. *PIG. 75-79* (4 lignes)

BORDEAUX : 44, Allées de Tourny — Tél. *44-68-68 et 44-68-67*

TERRASSEMENTS MECANIKES — CANALISATIONS — DRAINAGES
OUVRAGES D'ART — BETON — BETON ARME — BATIMENTS INDUSTRIELS
TRAVAUX D'EAU — CONSTRUCTION DE ROUTES ET D'AERODROMES

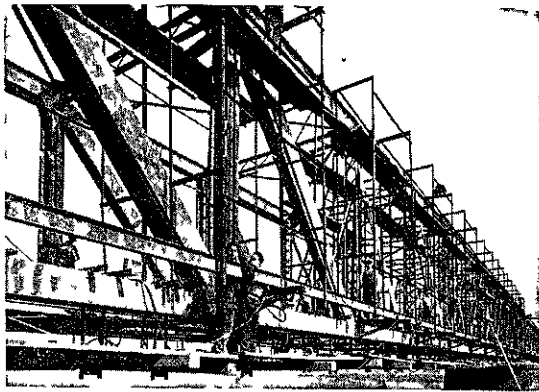
ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS**J. PASCAL & Fils**

19, Rue Augereau - GRENOBLE - Téléph. : 44-87-82 et la suite

Béton armé et Précontraint

Routes — Viaducs — Ouvrages d'Art

Travaux hydrauliques — Pistes d'envol

**SOLOCOMET***Société Lorraine de Constructions Métalliques*

Société Anonyme au Capital de 102 Millions

Siège Social : rue Octave-Feuillet

PARIS-XVI

Téléphone : TROCADERO 17-54

USINES à MAIZIÈRES-LES-METZ — Téléphone : 53

PONTS et CHARPENTES MÉTALLIQUES

CHAUDRONNERIE

MATÉRIEL de MINES et d'USINES

TRAVAUX & DRAGAGES DE LA HAUTE MOSELLE

TOUS AGREGATS DE RIVIERES — VIABILITE — TRAVAUX FLUVIAUX

DISPOSITIF DE PROTECTION DES BERGES

(breveté S.G.D.G. n° 662.119)

&

BETON SOPAGGLOS

TOUS PRODUITS EN BETON PREFABRIQUE

Fournisseur agréé des Grandes Administrations

Usines à :

PORT D'ATELIER (Haute Saône) — Tel 8

PONT-SAINT-VINCENT (M et M) — Tel 149 NEUVES MAISONS.

LUNEVILLE (M et M) — Tel 728

Services Administratifs :

NANCY : 12 bis, rue de Metz — Tél 52-28-69 et 52-79-76

PARIS : 11, Bd Sébastopol — Tel. CENTRAL 19-85 (3 lignes)

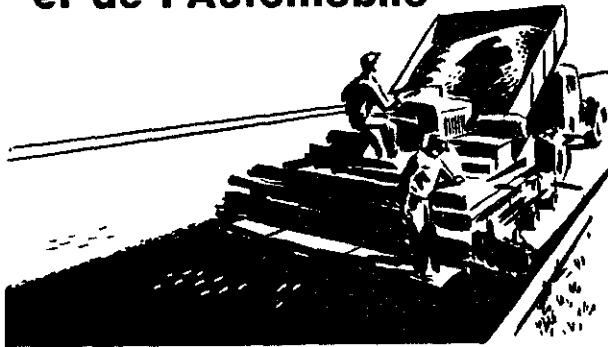
Compagnie de Remorquage et de Sauvetage
“LES ABEILLES”
 S.A.R.L. au Capital de 120.000.000 de frs
 Reg. du Commerce : Havre B 1220

SIÈGE SOCIAL - DIRECTION - EXPLOITATION
Quai Lamandé - LE HAVRE
 Téléphone n° H 2 51.00 et H 2 61.67

AGENCE DE PARIS : **MM. LEGRAND Frères**
11, rue Tronchet (8^e) - Tél. Anjou 33.20



**... Au Service
 de la Route
 et de l'Automobile**



CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

CHARPENTES - SERRURERIE
 HANGARS AGRICOLES
 PYLONES - TREMIES

Jean LE PAPE

Ingénieur-Constructeur
 Route de la Gare - LANDIVISIAU
 Agences : BREST, LORIENT
 OUJDA (Maroc)
 BANGUI (A.E.F.)

ENTREPRISE J.-B. HUILLET et ses FILS

COUR-CHEVERNY (Loir-et-Cher)
 Téléphone : 15

PUITS PROFONDS - CAPTAGES

*Les Plus Grands Spécialistes
 des Puits Filtrants dans les Sables*

Entreprise René MICHEL

rue Paul-Lambard, GRAND-QUEVILLY (Seine-Marne)
 R. C. B. 3173 TÉL. 71-91-18 ROUEN

TOUS TRAVAUX ROUTIERS

CYLINDRAGES - GOUDRONS - BITUMES
 MATÉRIAUX ENROBÉS

MATÉRIELS MODERNES

DE RÉPANDAGE DE LIANTS et de GRAVILLONS

Entreprise CASTELLS Frères

Bâtiments & Travaux Publics

S.A.R.L. au Capital de 50.000.000 de francs

4, Chemin du Clauzier, **TARBES (H.-P.)**

Adresse Télégraphique : Casteltravos-Tarbes

R.C. Tarbes 10.023 - C. C. P. Toulouse 332.28 - Tél. 6.14 et 8.13

**CENTRE de
 BAGNERES de BIGORRE**
 Allée Jean-Jaurès
 Bagnères de Bigorre
 (H.-P.) Tél. 2-68

**CENTRE
 SUD-EST**
 50, Av. Maréchal Foch
 Toulon (Var)
 Tél. : 33-95

CHAUFFAGE - Conditionnement des locaux industriels. Chauffage par panneaux (Syst. Crittall, breveté S.G.D.G.).

TUYAUTERIES INDUSTRIELLES - Distribution de chaleur à distance (eau surchauffée, vapeur). Compensateurs de dilatation.

CHAUDRONNERIE - Chaudières, Aérothermes, Réchauffeurs d'eau, Acier inoxydable, Cuisines mixtes à vapeur pour collectivités.

INFRA-ROUGE - Séchage et Cuisson procédés DUFT brevetés S.G.D.G.

**DIVISION CHAUFFAGE ET CHAUDRONNERIE
 DES FORGES D'AUDINCOURT (Doubs)**

AGENCES : Paris, Lyon, Lille, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Rouen, Nantes, Metz, Casablanca

CONSTRUCTIONS DEMONTABLES G. C. B.

PRÉFABRIQUÉES EN BOIS

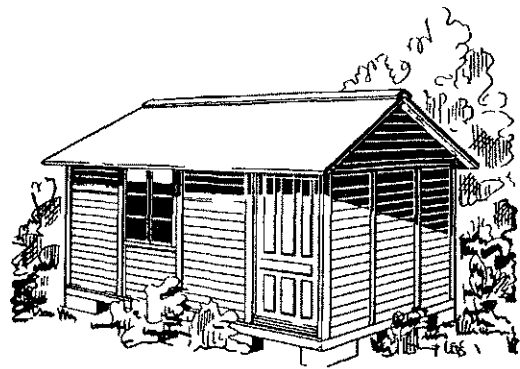
- BARAQUES DE CHANTIER
- VESTIAIRES
- ATELIERS, BUREAUX
- DORTOIRS, etc...
- LOGEMENTS ÉCONOMIQUES

CLAIRES - CONFORTABLES - EXTENSIBLES

S A R.L. Capital 65 000.000

G.C.B. 53, Boul. Bineau - NEUILLY-S/SEINE
(pres Porte Champerret)
Anciennement 226, Faubourg St Honoré - PARIS 8^e

MAillot
90 54



Exploitations forestières et Usine en Dordogne : ST-PARDOUX-LA-RIVIÈRE — Tel n° 1

SOCIETE DE MONTAGE INDUSTRIEL

S. A. R. L. Capital 14 000 000 de francs

SIÈGE SOCIAL BUREAUX } 9, rue Chaptal - PARIS-IX^e

TRINITÉ 50.71



Tous Travaux de Montage - Levage
de Charpentes métalliques et Ponts

MODIFICATIONS -- TRANSFORMATIONS

Sarrade & Lannes

ING I E G

PARIS (8^e) BIARRITZ
18, RUE DU COLISSE RUE SAINT-JEAN
TEL ELYSEES 08-51 TELEPHONE N° 413-46

INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

SOUS STATIONS — POSTES H T — USINES
TABLEAUX — ECLAIRAGE PUBLIC — PRIVE
Phares — Aerodromes — Signalisation — Téléphone

Compagnie Générale Compagnie Lyonnaise

DES

GOUDRONS et BITUMES

PARIS

LYON

74-76, rue J.-J. Rousseau 56, rue Victor Lagrange

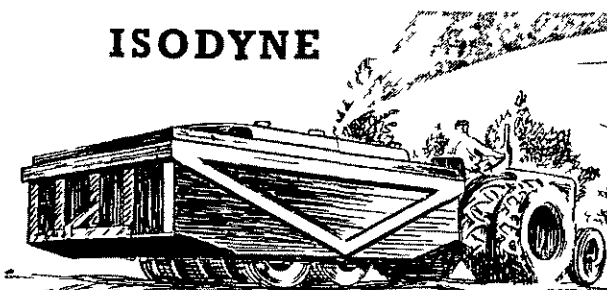
TRAVAUX ET FOURNITURES

Goudrons - Asphaltes
Enrobés - Emulsions

USINES

Persan-Beaumont — Lyon — Valence — Entraigues
Nice — Ajaccio — Perpignan — Casablanca

ISODYNE



15 Tonnes 10 Roues
COMPACTAGE VA et VIENT
à HAUTEURS DISTINCTES
suspension par câbles
compensateurs (brevetée)

Rouleaux
ALBARET
RANTIGNY (Oise) • Tél. 148 et 184 à LIANCOURT



Sté d'Etudes et Produits Chimiques

S. A. Capital 180.000.000 de frs

Siège Social : 8, Rue Volney, PARIS (2^e)**Carrière d'Arudy (BP)**

Embranchement particulier

Tous Matériaux de Viabilité et d'Enrochements

Bureaux : BAYONNE (B P)

Téléphone : 506.22 — Boîte Postale 16

SOCIÉTÉ ARMORICAINE D'ENTREPRISES GÉNÉRALES

Société à Responsabilité limitée au Capital de 50.000.000 Francs

TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERSSIÈGE SOCIAL :
7, Rue de Bernus, VANNESTéléphone :
2-90 et 10-90TRAVAUX PUBLICS
AÉRODROMES
PISTES BÉTONNÉESDISTRIBUTION
D'EAU ET DE GAZ

ASSAINISSEMENT

P.Y.C.-EDITION

STÉ D'ENTREPRISES
PERRINS. A. AU CAPITAL DE 30.250.000 F.
5, RUE SCHEFFER
PARIS-16 - PASSY 35-76**Charpentes et Ponts Métalliques****E^{ts} DEMULDER & GAJAC**

Ang. 22

61, rue de Paris - St-Etienne-du-Rouvray (près ROUEN S.-Mar^{ne})

Tél. ROUEN R5 10-73 — R5 10-82

PONTES ROUTES DE TOUS TYPES -- PONTES DE CHEMIN DE FER
PASSERELLES -- CHARPENTES DE BATIMENT -- OSSATURES
INDUSTRIELLES -- ENTRETIEN D'USINE -- MANUTENTION
ET MONTAGE D'ÉLÉMENTS EN CHARPENTE MÉTALLIQUE
LEVAGE PAR ENGINES TERRESTRES OU NAUTIQUES
DE PIÈCES LOURDESTRAVAUX PUBLICS
CONSTRUCTIONS en BÉTON ARMÉ
OUVRAGES D'ART

SOCIÉTÉ DES ENTREPRISES

BOUSSIRON

LABorde 53-11

10, Boul. des Batignolles — PARIS (17^e)
ALGER — CASABLANCA — ABIDJAN**SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE LA ROUTE**2, avenue Vélasquez - PARIS (8^e) - Tél. LAB. 96-33TOUS TRAVAUX ROUTIERS
PISTES D'AÉRODROMES
MATÉRIAUX ENROBÉS**MICMELL**

Emulsions alcalines normales et surstabilisées

MICTAR

Bitumes fluides

ACTIMUL

Emulsions activées acides

SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN ET RURAL**S. A. U. R.**5, Rue de Talleyrand - PARIS-VII^e**Exploitation des Services Publics
de Distribution d'Eau**Nombreux réseaux exploités sous le contrôle
de l'Administration des Ponts et ChausséesPARIS, PAU, LA ROCHELLE, ANGERS
ANGOULÊME, LA ROCHE-SUR-YON

3, rue La Boétie
PARIS 8



Téléphone
ANJOU 10-40

TOUS TRAVAUX
sur Routes et Aérodrômes

C.A.M.O.M.

CONSTRUCTEURS ASSOCIÉS POUR LE
MONTAGE D'OUVRAGES MÉTALLIQUES
Société Anonyme au Capital de 130 000.000 de francs

82, Boulevard des Batignolles - PARIS (17^e) - WAB. 66-40

Tuyauteries - Charpentes
Réservoirs

TOUS TRAVAUX de RIVETAGE et SOUDURE

TAPISABLE

MARQUE INTERNATIONALE DÉPOSÉE

SOLUTION
RATIONNELLE et ÉCONOMIQUE
POUR
L'ENTRETIEN et la MODERNISATION
DES ROUTES

Procédé couvert par Brevets
Concessionnaires Exclusifs
en France et à l'Étranger

Les ETABLISSEMENTS
LASSAILLY et BICHEBOIS

62, Avenue de Saxe - PARIS-XV^e - Tél. : SUF. 90-91

vous indiqueront
le Concessionnaire
de votre Région

Société Anonyme des Hauts-Fourneaux de la

CHIERS

20, rue de la Baume -- PARIS-8^e -- Tél. ELY 15-32

ACIERS
THOMAS - MARTIN - ÉLECTRIQUE
AU CARBONE - ALLIÉS

EMSO - DÉPOT DE TOLES ET D'ACIER SPÉCIAUX

13, avenue Michelet - SAINT-OUEN - Tél. CLI. 08-24



CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

E^{ts} ROUMEAS & C^{ie}

EPERNAY (Marne)

Téléphone : 7.96

B. P. 43

Pont sur la Marne à Mareuil-sur-Ay

Travaux Publics Etab^{ts} ROGER GOULON

Société Anonyme
au Capital de 70 Millions
MAISON FONDÉE EN 1908

**Constructions
Métalliques**

SIÈGE SOCIAL : 11 bis, **Av. Mac-Mahon - PARIS (17^e)**
Tél. : ETOILE 65.58

Usine à PONT-DU-CHATEAU (Puy-de-Dôme)
Embranchement particulier S. N. C. F.
Télé : 70 et 73

**C^{ie} LYONNAISE D'ENTREPRISES
ET TRAVAUX D'ART**



**BARRAGES - CANAUX
USINES - PONTS**

2, Avenue Leclerc, LYON — Tél. Parmentier 14-61
Adresse Télégr. : C.L.E.T.A. LYON

ENTREPRISE

BOURDIN & CHAUSSE

S. A. au Capital de 103.500.000 frs

**Saint-Joseph
N A N T E S**
Téléph. 410-58

*Terrassements
Construction de routes
Tous enrobés
Cylindrages
Adduction d'eau
Assainissement*

**MANUFACTURE
DE VÊTEMENTS IMPERMÉABLES**
de TRAVAIL et de PROTECTION
en divers tissus enduits et en toile imperméabilisée
pour Mines - Ponts et Chaussées - Travaux Publics

Ets Rémy DELILE S.A.R.L.

Fondés en 1848
MAISON DE CONFIANCE
20, rue Florent-Cornilleau, ANGERS (Maine-et-Loire)
TELEPHONE 40-82

ETABLISSEMENTS RENÉ MONDIET
Anc. Maisons VALMY DUPIN & RENÉ MONDIET
MAISON FONDÉE EN 1862
Société à responsabilité limitée au Capital de 100.100.000 frs
LABOUHEYRE (Landes)
Adr. télégr. : Valmy-LABOUHEYRE Tél. n° 10

EXPLOITATIONS FORESTIÈRES

Traverses pour Chemins de Fer
Ateliers de Sabotage et de prépara-
tion suivant les procédés
BETHELL - RUPING, etc. .

**FABRIQUE DE CAISSES
ET DE PARQUETS**

**PAVÉS EN BOIS DE PIN
DES LANDES**

PRODUITS RÉSINEUX
Usines à LABOUHEYRE et BROGAS (Landes)

POTEAUX TÉLÉGRAPHIQUES INJECTÉS

Chantiers d'injection à LABOUHEYRE et SAINT-AVIT (Landes) et LANTON (Gironde)

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

Société Anonyme des Anciens Etablissements

TRARIEUX & ROGARD

Capital : 40 Millions
13, 15, 17, Quai V. Continsouza (ex Quai Favart)
TULLE (Corrèze)
Téléphone 175 — C.C.P. Limoges 32-92 — R.C. Tulle 54-B-8
**ENTREPRISE GÉNÉRALE — MAÇONNERIE
BETON ARMÉ — TRAVAUX EN CIMENT ET
CONDUITES D'EAU - ROUTES - PONTS - BARRAGES**

Bureaux : à **ROUEN** (Seine-Maritime)
4, 6, 8, rue Pierre Rencaudel - Tél. 71-59-22
à **PEYRAT-LE-CHATEAU** (Haute-Vienne)
Tél. 46.

**entreprise de dragages
dragages de canaux et de rivières
défenses de berges**

PGC EDITION

M. CRETEUR et Cie
6, RUE DE BELLEVUE - DIJON (Côte-D'or)

STÉ DES ENTREPRISES LIMOUSIN

S. A. R. L. Capital 160.000.000 frs
R.C. Seine 55 B 1679

TRAVAUX PUBLICS -- BÉTON ARMÉ

20, Rue Vernier — PARIS

Téléphone : ETOILE 01-76

SOCOLON

Société Coloniale d'Entreprises
et de Constructions
S A au Capital de 36.000.000 de frs

B A T I M E N T S
TERRASSEMENTS - ÉGOÜTS
TRAVAUX PUBLICS
OUVRAGES D'ART

Siège Social 26 bis, rue Sadi-Carnot, ALGER
Téléph, 303-90 et 393-98 Télégr. SOCOLON.ALGER

Société des Grands Travaux de Marseille

Société Anonyme au capital de 1.025.000 000 frs
Siège social : 25, Rue de Courcelles - PARIS (8^e)

Tél. Elysées 64-12



Aménagements hydroélectriques

Centrales thermiques

Constructions industrielles

Travaux de Ports

Reconstruction

Béton précontraint

Ponts



ENTREPRISE

G. MONTCOCOL

S A R. L. AU CAPITAL DE 100.000.000 DE FRs

82, Quai de la Rapée
PARIS - XII^E

Téléphone : DIDEROT 57 54 (cinq lignes)



TRAVAUX SOUTERRAINS
TERRASSEMENTS
REPRISES EN S/ŒUVRE
POSE DE VOIES
MAÇONNERIE
BÉTON ARME -- PONTS
BATIMENTS INDUSTRIELS
IMMEUBLES

COMPAGNIE PARISIENNE DES ASPHALTES

FONDEE EN 1877

39, rue de Liège — PARIS

R. C 3148

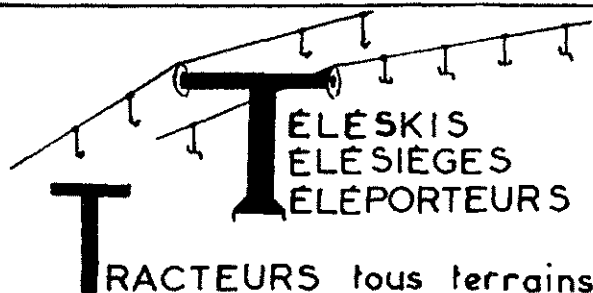
Tél. Europe 61-30 et 61-31

USINES

DUNKERQUE - PANTIN - GRAND-QUEVILLY - MONTARGIS - LE COTEAU
(Nord) (Seine) (Seine-Mantime) (Loiret) (Loire)

PRODUITS POUR ROUTES

GOUDRON -- GOUDRON BITUME -- ÉMULSIONS



Société J. POMAGALSKI & Cie
Fontaine - Isère - France



ÉTABLISSEMENTS
DAVEY BICKFORD SMITH & C^{ie}
 6, Rue Stanislas-Girardin — ROUEN
 Capital 672.000.000 fra

NOUS FABRIQUONS DANS NOS DIVERSES USINES

Tous les Explosifs et Accessoires de Tir

Pour les Mines, les Carrières,
 les Entreprises de Travaux Publics

La deuxième édition du *Manuel Bickford* est parue

Société Parisienne de Canalisations
S. P. A. C.

S. A. au Capital de 90.000.000 de francs
 SIEGE SOCIAL : 146, Bd. Hausmann — PARIS-8^e

13, Rue Madame de Sanzillon
CLICHY (Seine)

Téléphone : PEReire 94.40 (+)

EAU -- GAZ -- HYDROCARBURES
 ET TOUS FLUIDES

SOCIÉTÉ DES CIMENTS FRANÇAIS

CIMENT SUPERBLANC

ARTIFICIEL

DEMARLE LONQUETY

80, Rue Taitbout
 PARIS (9^e)

L'ENTREPRISE INDUSTRIELLE

◆◆ ÉLECTRICITÉ ◆ GÉNIE CIVIL ◆◆

Terrassements — Travaux souterrains
 Conduites forcées — Usines hydroélectriques
 Bâtiments industriels — Barrages

Électrification
 de
 Voies Ferrées



Distribution
 d'Électricité
 de Gaz et d'Eau

29, rue de Rome — PARIS (8^e)
 Europe 50-90

CHASSE-NEIGE MODERNE

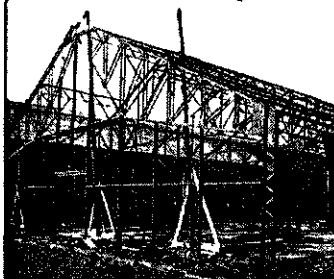
(Système L. BAUCHON)

— ETRAVES, LAMES BIAISES —
TRIANGLES REMORQUÉS SUR ROUES
 à commandes pneumatiques ou hydrauliques

ANGIENS ÉTABLISSEMENTS DURAND
 Rue Raspail -:- GRENOBLE -:- Tél. : 22-86

TOUTES CHARPENTES

usines, hangars, ossatures diverses



**CONSTRUCTIONS
 MÉTALLIQUES
 DE LAON**

113, Fg Poissonnière PARIS (9^e) T. TRU 59-90

S^{té} A^{me} des FONDERIES & ATELIERS

de **MOUSSEROLLES** à BAYONNE (B.-P.)

Tél. : 501-35 Capital 28.000.000 de francs

FONTES ORDINAIRES ET SPÉCIALES

FONTE MALLÉABLE

Bronze — Laiton — Aluminium

GALVANISATION A CHAUD

Spécialité de pièces en grande série
 pour chemins de fer



SIGNAUX LAPORTE

52, rue Etienne-Richerand - LYON

Entreprise agréée N° 9

CARACTÈRES et SYMBOLES EN RELIEF

"BEAUJOLIGHT"

Chasse-neige
"LE MERVEILLEUX"
breveté S.G.D.G.
Montage et démontage en une dizaine de minutes sur tous camions ou camionnettes.

SIGNALISATION ELECTRO-AUTOMATIQUE
LANTERNES DE CHANTIER
SIGNAUX OFFICIELS
HOMOLOGUES N° 21
PAR LE MINISTÈRE DES T.P.
SIGNALISATEURS DE
CHANTIERS PAVAL
RÈGLEMENTAIRES
SIGNAUX OFFICIELS
Recouverts du Produit Réflecteur
"SCOTCHLITE"
(Marque déposée) APPLICATEURS AGRÉÉS

Outils de la route moderne

Répanduses et répanduses mixtes " tous liants ", toutes capacités de 250 à 7 000 litres

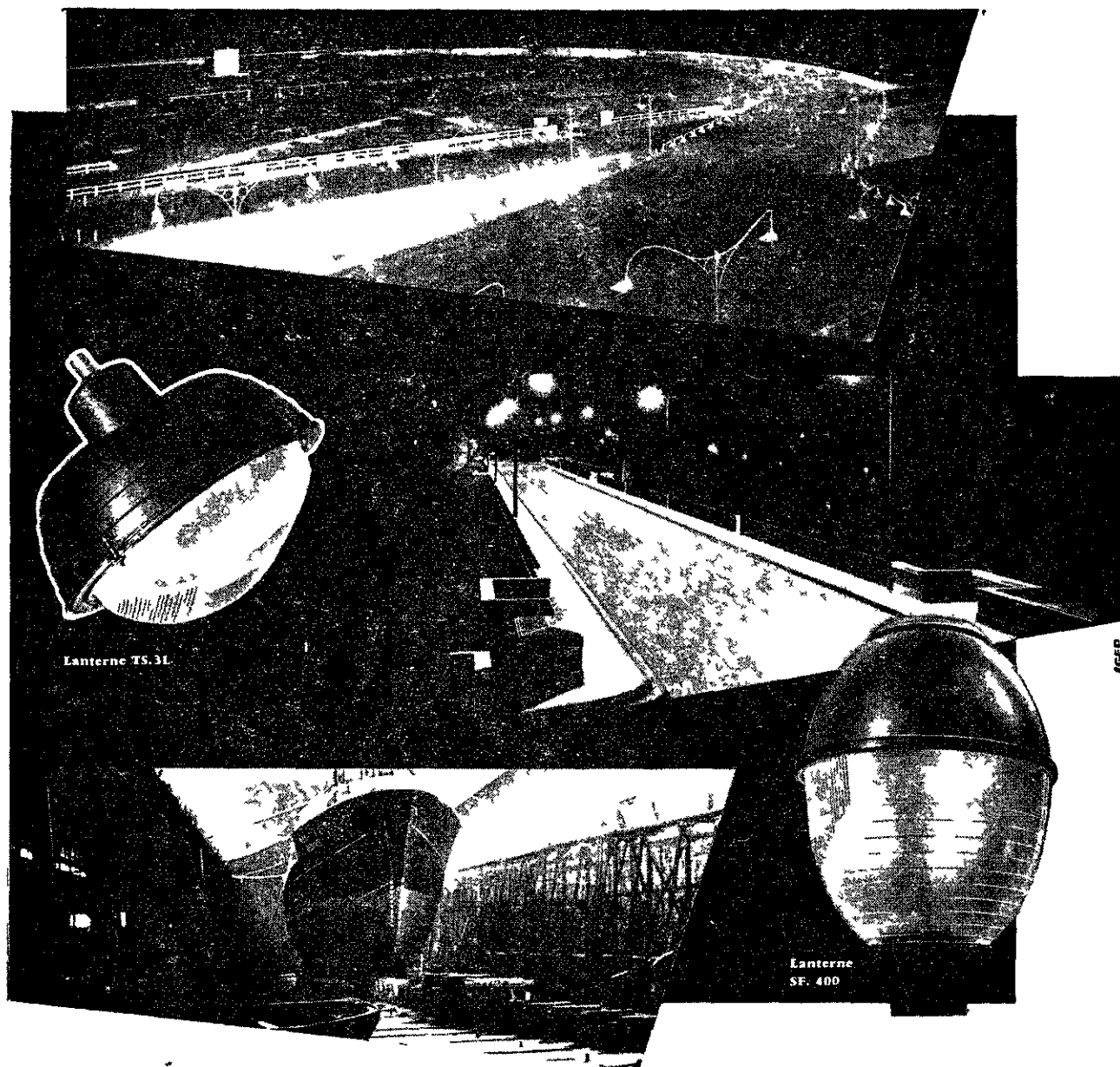
Abris de chantiers PAVAL 54 à éléments interchangeables tôles de pareis sans baulons

GOUDRONNEUSES - POINTS A TEMPS - PORTE-FUTS - APPAREILS A TERMA-CADAM - FONDOIRS - CHARRETTES MÉTALLIQUES - TOMBREAUX - TONNES A EAUX - BROUETTES - PELLES - PIOCHES - FOURCHES OUTILS DE CARRIÈRE BALAIS DE ROUTE - APPAREILS DE LEVAGE - INSTRUMENTS D'ARPENTAGE

ET! VALLETTE & PAVON

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 120.553.000 FRANCS

17, RUE MASSÉNA, LYON (6^e) — Téléph. LA 24-47 — R. E. Lyon 54 B-113



En lumière, l'incomparable splendeur du verre

HOLOPHANE

Le jour et la nuit HOLOPHANE vous éclaire et vous guide dans la rue dans le train ou en auto à l'usine, au bureau à l'école ou sur les chantiers partout et dans chaque pièce de votre foyer de votre réveil à votre coucher. Faites confiance aux appareils d'éclairage HOLOPHANE dont le système optique toujours en verre, dispense parfaitement la lumière, reste définitivement inaltérable, se lave sans rien perdre de son poli et fait preuve de la plus grande robustesse.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS SOCIÉTÉ HOLOPHANE, 156, BD HAUSSMANN - PARIS-VIII