

Au Congrès National de l'Association des Ingénieurs des Villes de France et de la Fédération Internationale des Ingénieurs Municipaux

Dieppe 12-12-14 Juin 1961

Brighton 15-16-17 Juin 1961

Les 12, 13 et 14 juin 1961 s'est tenu au Casino de Dieppe le Congrès National de l'Association des Ingénieurs des Villes de France.

Comme l'on passé ces importantes assises des Techniciens Municipaux furent suivies par de nombreuses personnalités de l'Administration, des Elus et de l'Industrie.

La séance inaugurale fut présidée par Monsieur CHAUSADE, Préfet de Seine Maritime en présence de Monsieur J. Juilhard, Sous-réfet de Dieppe, de MM. de MONTALEMBERT, vice-président de Sénat ; R. MONGUILLON, maire du Havre, représentant l'Association des Maires de France ; E. GUEIRARD, conseiller général, maire de Dieppe ; GARANCHER ingénieur en chef du ministère de la Construction ; LIZEE, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Seine Maritime ainsi que de nombreuses autres personnalités et Elus.

Disons tout de suite que c'est dans le nouveau Casino de Dieppe fraîchement inauguré par Monsieur BURON, ministre des Travaux Publics, que se sont tenues les séances de travail.

A la tribune d'honneur avaient pris place MM. CAZEAU (Dieppe) président de l'Association des I.V.F. ; P. DEJOU, (Vincennes) Secrétaire général ; A. COSTE, (Brest) trésorier ; les membres des Associations étrangères dont MM. J.L. BECKETT, ancien président de l'Institut of Municipal Enginers, président de la Fédération Internationale des Ingénieurs Municipaux ; VAN WINGHEM, président de la Fédération des Ingénieurs des Provinces, Villes et Communes belges ; JOTTHIER, secrétaire de l'Association belge ; PENNOCK, secrétaire et VERHOEF, délégués de la Vereniging van Directeuren van Geneentewerken (Pays-Bas) ; HOEST-MADSEN, secrétaire de la Stads of Havningsingeniøren i DANMARK (Association danoise des Ingénieurs des Villes et des Ports).

LES SEANCES D'ETUDES

A la première séance de travail, présidée par Monsieur de MONTALEMBERT, vice président du Sénat, un important rapport sur l'emploi des containers de grande capacité en France et à l'étranger pour la collecte des ordures ménagères et le ramassage des déchets urbains par Monsieur G. DELORD, Directeur Général honoraire des Services Techniques de la Ville de Biarritz a été présenté.

L'idée originale qui fut très instructive, fut la projec-

tion cinématographique des divers emplois des containers et véhicules de transport.

Dans l'étude minutieuse et très poussée que fit M. DELORD, nous avons tiré un enseignement, que seule, une confrontation des différentes méthodes et emplois de matériels, le permettait.

Le volumineux rapport fut scindé en trois parties :

- 1°) rappel des diverses catégories de déchets et des procédés habituels ;
- 2°) l'emploi des containers de grande capacité ;
- 3°) quelques réalisations en France et à l'Etranger.

Je veux donc pour la revue municipale examiner le contenu de ce rapport au regard de ce qui existe à Sidi-Abbès.

La première partie qui concerne les diverses catégories d'immondices et les procédés habituels de collecte sera examinée sous ses quatre aspects :

- a) les ordures ménagères ;
- b) les balayures de la voie publique ;
- c) les détritrus provenant des espaces verts ;
- d) les résidus des halles et marchés.

1°) LES ORDURES MENAGERES

a) leur nature et leurs caractéristiques

Comme nous l'indique le rapporteur, les ordures ménagères comportent des déchets alimentaires, papiers, cartons de petites dimensions, chiffons, boîtes de conserves, cendres, mâchefers emballages ainsi que des débris de faïence, de verres, et ferrailles qui font le plus souvent l'objet d'une collecte distincte.

Un mot avant d'aller plus avant dans l'analyse de cette étude ; en Algérie et particulièrement dans notre ville, aucune distinction n'est faite en ce qui concerne la composition et l'enlèvement des ordures ménagères. Nos boueurs prennent tout, et, très souvent ces derniers sont blessés soit par des tessons soit par des débris de ferrailles. Ces ordures ménagères proviennent essentiellement des immeubles particuliers et collectifs, des hôpitaux, écoles, cantines d'usines, casernes et gares.

b) procédés habituels de collecte

Les ordures ménagères sont, en général placées par les habitants dans les poubelles ordinaires de formes et de capacités variées.

« Dans notre ville l'arrêté du 29 septembre 1949 dit que nos poubelles ne doivent pas dépasser 70 cm de hauteur et 40 cm de diamètre ce qui donne une capacité de 87,92 l au maximum ».

Ces poubelles individuelles ou collectives sont déposées sur le bord d'utrottoir et leur contenu est enlevé par les bennes de service.

Dans certains immeubles modernes, des gaines vide-ordures sont prévues, elles aboutissent soit à un silo, soit au-dessus des poubelles ordinaires. Dans certains cas nous dit le rapporteur, ces poubelles, sont montées sur une plaque tournante de telle manière que par rotation, une poubelle pleine puisse être substituée à une poubelle vide.

Ces diverses méthodes de stockage et de manutention présentent des inconvénients : « Ces inconvénients dus à la manutention nous les connaissons à Sidi-bel-Abbès plus particulièrement dans certains établissements du fait que les vide-ordures ont été installés dans les recoins de ces établissements.

D'autres sont ceux que nous avons constatés nous-mêmes par la manipulation des produits du balayage déposés dans nos poubelles publiques.

Enfin dans certains immeubles les locaux vide-ordures sont vite transformés en véritables dépotoirs. »

Monsieur DELORD, cite alors notre collègue, Monsieur MIRASSOU, Directeur des Services Techniques de la ville de Saint-Etienne qui faisait observer :

« Il est stupéfiant de constater, dans certaines réali-

sations d'habitations que l'évacuation des ordures ménagères qui débute par le procédé moderne du vidoir exige ensuite une reprise à la main pour le chargement des poubelles, qu'une équipe d'une douzaine d'homme « trimballe » ensuite à travers les espaces verts pour aller les placer en bordure d'une voie carrossable ».

2°) LES BALAYURES DE LA VOIE PUBLIQUE

a) leur nature et leur caractéristiques :

Les déchets ramassés sur la voie publique sont formés de papiers, feuilles et détritux de toutes sortes.

Dans les quartiers accidentés, desservis par une voirie rudimentaire s'ajoutent, après de fortes pluies, nous dit Monsieur DELORD, les sables et graviers provenant de l'érosion des chaussées et des trottoirs qui viennent s'accumuler aux points bas.

« Dans notre charmante cité, privée de bouches d'eau et de l'eau elle-même nous avons en surplus une poussière telle que le balayage à sec entraîne des monticules de terre. La densité de ces détritux passe à plus de 100 litres par km de voirie ».

b) procédés classiques de balayage :

Le balayage nous a été dit, peut être organisé, soit manuellement : balai à main, lance d'arrosage, soit mécaniquement par des balayeuses-arroseuses.

« Notre système est mixte. En hiver nous procédons de 0 heure à 6 heures au balayage mécanique par balayeuse : balais rouleaux, et, à partir de 4 heures « balai à main, balai bruyère. En été nous procédons à un arrosage — insuffisant il est vrai — à partir de 5 heures en même temps qu'effectue comme en hiver le balayage à main. Nos balayeurs étant tous munis de poubelles montées sur chariot à roulements à billes d'une capacité de 140 L. »

L'arroseuse-balayeuse en action. Eté : arrosage ; Hiver : balayage.



3°) DETRITUS DES ESPACES VERTS

a) leur nature

La nature de ces déchets est analogue à celle que l'on ramasse sur la voie publique mais avec prédominance de végétaux et en particulier de feuilles.

Leur volume est surtout au moment de la chute des feuilles, de la taille des arbres et en ce qui concerne les cimetières à l'approche des fêtes de la Toussaint.

b) procédés d'enlèvement

L'enlèvement de ces débris ne soulève pas de problème nous dit le rapporteur, leur stockage ne constituant pas une difficulté, les feuilles étant fréquemment utilisés pour la production du terreau. C'est ce qui est fait dans notre

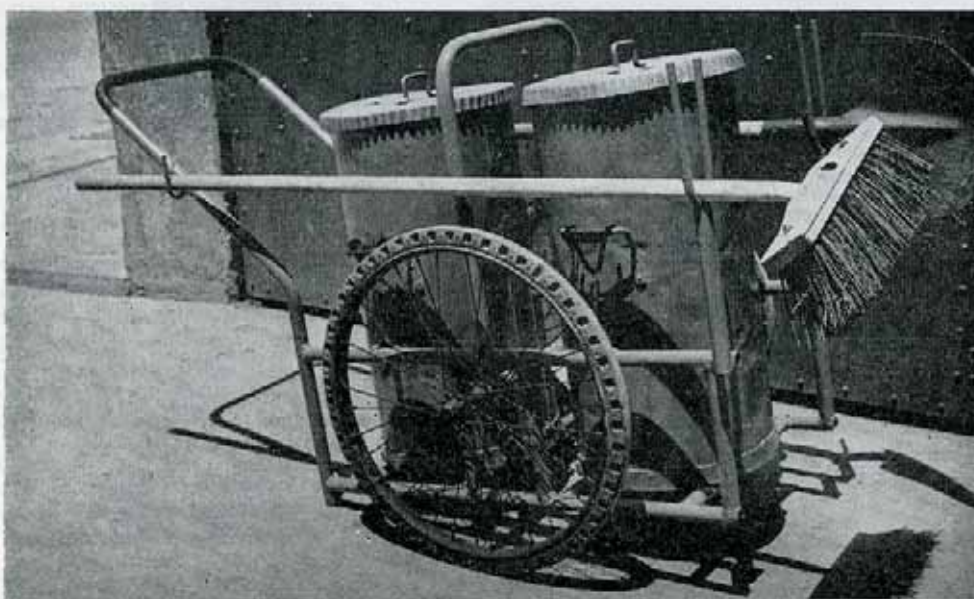
4°) LES RESIDUS DES HALLES ET MARCHES

a) leur nature

Les déchets provenant des halles et marchés sont de nature très diverses. Ils comprennent des déchets de légumes, de fruits écrasés ou avariés, de débris de poisson s'agglomérant rapidement en masse lourde, ainsi que des papiers, des pailles et des fibres de bois légers et facilement dispersés, des caisses, des cageots et cartons d'emballage dont le volume est très important.

La quantité de déchets à collecter est fonction, bien entendu de l'importance du marché et de son activité. On peut cependant l'évaluer en moyenne à 1 m³ par 250 m² de surface.

« Dans ce paragraphe signalons que dans notre ville, les déchets de poisson ou les cageots de poissons avariés



Les lutocars dont les balayeurs sont munis pour le ramassage des balayures.

Jardin Public où seuls les débris provenant du balayage des allées sont évacués par une benne affectée au service des Plantations, vers la décharge publique.

Dans les cimetières, le produit du nettoyage des allées et des monuments funéraires aussi bien par le service d'entretien que par les familles est déposé dans des caisses en bois ou en maçonnerie, placées sur des aires en ciment, réparties en divers emplacements judicieusement choisis. A Sidi-bel-Abbès, des poubelles de 95 à 100 L sont placées en bordure des allées. Le personnel d'entretien les collecte à l'aide d'un chariot de voirie et déverse leur contenu dans un emplacement désigné qui est nettoyé la veille de chaque Toussaint.

Le chargement de ces débris dans les bennes du service du Nettoyement s'effectue à la main. Dans certaines villes, nous dit le rapporteur avec des bennes preneuses,

et refusés par le service Vétérinaire sont enlevés par un service spécial appelé « service de l'équarissage » service qui fait partie du Nettoyement, mais dont les produits de collecte sont dirigés vers l'équarissage et non pas vers la décharge publique ».

b) procédés habituels de collecte

En fin de marché les déchets sont groupés en divers emplacements par le personnel muni de rateaux, de balais et de chariots de transport.

Ces déchets sont ensuite chargés sur camion, soit à la main, soit avec des bennes preneuses pour être transportés aux décharges.

Le rapporteur nous décrit les différents matériels employés en France et à l'Étranger tout en projetant un film très instructif, puisqu'il nous a permis de voir ce qui était employé dans divers pays.



Containers qui a été placé en surface devant les portes du marché central.

CECI A FAIT PLACE . . .

L'EMPLOI DE CONTAINERS DE GRANDE CAPACITE

Dans la deuxième partie de son exposé le rapporteur nous donne toute une série d'exemples sur l'emploi des containers de 150 à 1.000 litres et même au-delà et de formes diverses.

Leur utilisation nécessite, du fait de leur poids un engin de levage pour leur déversement dans la benne de collecte ou un véhicule spécial.

En fonction de ces caractéristiques, le rapporteur a étudié les possibilités d'adopter la formule « containers pour la collecte de ce que nous venons de dire plus haut :

- des ordures ménagères proprement dites ;
- des balayures ramassées sur la voie publique ;
- des débris provenant des espaces verts : jardins, terrains de jeux, cimetières ;
- des déchets des halles et marchés.

. . . A CELA



La Benne muni du bras TRACMA, va soulever le container enterré.

Pour les **ordures ménagères**, l'étude poussée de l'emploi des containers — qui est vrai pour de grands ensembles d'habitations — trouve que certaines difficultés peuvent apparaître, quand dans un quartier se trouve une série d'immeubles collectifs coupés par des habitations individuelles ou bien par de petits immeubles de moindre importance.

Mais cette difficulté peut se résoudre par une étude d'un matériel approprié.

En ce qui concerne le **produit du balayage des voies publiques**, les procédés de ramassage du produit du balayage manuel des voies publiques par bennes tractées par lutocars, par triporteurs ou encore par poubelles mobiles fixées sur cadre et relevées par la benne de collecte des ordures ménagères, constituent des solutions se rapprochant par certains aspects de la formule « containers ».

Puis le rapporteur rappelle ce qui a été fait à BIARRITZ pour l'organisation d'un service rationnel de balayage, et conclut sur ce chapitre :

« Ces impératifs nous conduisent à préconiser l'utilisation des containers enterrés pour le stockage et l'évacuation des balayures des rues, système de nature à assurer de même que les procédés par lutocars et par poubelles interchangeables que nous avons signalés précédemment, une collecte rationnelle et économique. »

Pour les **produits du nettoyage des espaces verts**, le rapporteur préconise l'adoption de containers de grande capacité qui est une solution intéressante. Elle présente l'avantage de permettre le chargement rapide des débris recueillis dans les containers, d'éviter le désordre qu'offrent à la vue des tas d'immondices répartis en divers points des jardins, des stades et cimetières.

Enfin, les **déchets des halles et marchés** sont enlevés le plus souvent par des bennes à compression disposant d'un broyeur à chargement continu, pour ce qui est, comme le fait remarquer très justement le rapporteur, dans les halles très important.

En dehors de ces cas d'espèces, poursuit-il, qui n'est pas à l'échelle de nos villes de province, l'emploi des containers de grande capacité pour l'évacuation des déchets des marchés est à notre avis très limité.

REALISATION EN FRANCE ET A L'ETRANGER

Et c'est maintenant le tour d'horizon des différentes réalisations en France métropolitaine, en Algérie et à l'étranger.

Voici d'ailleurs le bilan d'une consultation que M. DELORD nous donna :

a) Villes de moins de 30.000 habitants :

— 2 villes utilisent des containers pour la collecte des ordures ménagères ;

— 1 ville utilise des containers pour l'enlèvement du produit du balayage des rues ;

— 1 ville utilise des containers pour l'enlèvement des déchets des hôpitaux.

b) Villes de plus de 30.000 habitants :

— 4 villes utilisent des containers pour la collecte des ordures ménagères.

— 5 villes utilisent des containers pour l'enlèvement des halles et marchés.

— 7 villes utilisent des containers pour l'enlèvement des produits du balayage ;

— 3 villes utilisent des containers pour l'enlèvement des déchets des hôpitaux.

Sans oublier le moindre détail, le rapporteur passe au crible les avantages des différents matériels existants : matériel SEMAT ; matériel SOVEL ; le matériel de Voirie ; tracteurs FAR ; matériel HELICO ; containers ROTA - CAN, grue TRACMA et containers V.B.

A l'étranger, en Italie, Belgique, Angleterre, Suisse, Israël, U.S.A., l'enquête sur les containers et leur emploi montre que cette question retient l'attention des municipalités et des constructeurs.

DANS CE DOMAINE QU'AVONS-NOUS FAIT A SIDI-BEL-ABBES ?

Depuis 1950 nous avons conçu des containers de deux mille litres de forme parallélépipédique, que nous plaçons en certains points de la ville pour recevoir les balayures ainsi que les déchets des halles et marchés.

Ceux qui étaient et qui sont encore aujourd'hui placés dans nos quartiers sont utilisés par les habitants qui déversent leurs ordures ménagères malgré le passage de nos bennes.

Pour ceux qui étaient placés devant les portes des halles et marchés, ils présentaient de graves inconvénients. Dès que les négociants déposaient les fruits et légumes avariés, des dizaines d'enfants fouillaient ces immondices à la recherche d'une quelconque nourriture.

En 1959, nous avons commandé à titre d'essai trois containers V.B. et une benne Berliet type ville de Paris, munie d'un bras de chargement et déchargement TRACMA.

Ces containers étant enterrés nous avons raccordé les fosses de ces containers au réseau d'égouts, ce qui nous permet un lavage et un entretien journalier. De plus, des codenas étant posés, plus un enfant ne vient fouiller ces déchets.

Les résultats concrets obtenus tant au point de vue hygiénique que du point de vue manipulation sont un encouragement à leur développement, ce qui se fera certainement en 1962.

CONCLUSION

Je ne peux faire une autre conclusion que celle qu'a faite M. DELORD, et que voici :

Dans le domaine fort ingrat du nettoyage de la cité et plus spécialement dans celui de la collecte des ordures ménagères, les chefs de service doivent avoir une nette conscience du rôle qui leur incombe. Faisant fi des règlements périmés, ils ont à faire preuve d'imagination et de compréhension pour rechercher en collaboration avec tous les intéressés : architectes, usagers, constructeurs de matériel, des solutions modernes, pratiques et humaines à des problèmes de plus en plus complexes.

Signalons la chaleureuse réception faite par la Municipalité de DIEPPE où Monsieur E. GUIERARD, maire et conseiller général, promet tout son appui aux ingénieurs des villes de France.

C'est notre président, Monsieur CASEAU, qui très sensible aux marques de sympathie remercie au nom de notre association.

A L'USINE D'ASSAINISSEMENT...

Sous la conduite de Monsieur CASEAU, nous nous sommes rendus à l'usine d'assainissement de la ville de DIEPPE, quai du Tonkin, où nous nous intéressâmes au réseau d'assainissement à chasse d'air.

C'est Monsieur GANDILLON fils qui nous présenta un film commenté sur le projet de Monsieur GANDILLON père, ingénieur des Arts et Manufactures, qui réalisa ce réseau d'assainissement.

Voici sommairement quelques notes sur cette réalisation :

La première application entreprise à Villeneuve-Saint-Georges, pour un réseau d'égouts-vannes, date de 1914.

Tout le monde connaît le principe qui consiste à utiliser « l'air pesant » pour évacuer les eaux usées « en vase clos ».

Le réseau se compose essentiellement de postes de collecte installés sous la voie publique, reliés par des drains d'immeubles, aux différents appareils sanitaires des habitations.

Ces postes de curage automatique sont placés sur un conduit de rue qui aboutit à un poste de curage automatique.

Ces postes de curage automatique sont placés sur un collecteur qui se termine à une usine dont le rôle est à la fois de provoquer l'entraînement des matières dans le réseau et leur refoulement vers une usine de traitement.

Le fonctionnement comprend deux périodes : la première gravitaire et la période de curage automatique.

a) Période gravitaire :

Les liquides, à l'exclusion des matières solides, s'écoulent continuellement par gravité, sans aucune intervention mécanique. Les eaux-vannes sont évacuées par les appareils sanitaires à chasse d'eau dans les tuyaux de chute dont le haut forme ventilation et dont le bas débouche dans des drains d'immeubles qui, avec une pente convenable, aboutissent au poste de collecte le plus voisin. Les matières solides se rassemblent et se maintiennent dans ces postes jusqu'à la période de curage automatique, tandis que les liquides s'en échappent par trop-plein et s'écoulent dans la canalisation de rue.

Ces liquides passent par l'appareil de curage automatique et vont dans le collecteur pour aboutir à l'usine d'où ils sont refoulés à la station de traitement.

b) Période de curage automatique :

L'entraînement des matières solides a lieu par chasses d'air et réalise un curage automatique de tout le réseau. La tête du collecteur est reliée à une pompe à air qui fait le vide exclusivement dans le collecteur sans interrompre l'écoulement des eaux en aucun point du réseau.

A intervalles convenables, les appareils de curage automatique mettent successivement les conduites des rues en communication brusque avec le collecteur sous dépression ; les matières contenues et immergées dans les postes de

collecte se précipitent dans la conduite en la hérissant violemment, tronçon par tronçon, entre chaque poste de collecte, avec accompagnement de chasse d'air méthodique. Les produits arrivent dans le collecteur qu'ils hérissent à son tour jusqu'à l'extrémité. Ils sont repris et refoulés par éjecteur ou par pompe de la même façon que les

liquides en période gravitaire.

Le réseau exécuté à DIEPPE en 1932-1933 ne dessert actuellement que le quartier balnéaire de la ville, soit environ 12.000 habitants.

Il comprend :

- 220 postes de collecte placés à des intervalles d'environ 40 mètres ;
- des conduites de rues de 200 millimètres de diamètre d'une longueur de 8.400 mètres ;
- 3 postes d'autocurage placés dans les carrefours ;
- 1 collecteur de 500 millimètres de diamètre d'une longueur de 1.500 mètres.

Ce collecteur aboutit à l'usine d'autocurage, équipée avec quatre groupes de pompes à vide d'un débit horaire de 1.000 m³ chacune et quatre pompes centrifuges donnant chacune un débit de 100 litres à 16 mètres de hauteur manométrique moyenne.

Les matières sont refoulées vers la station d'épuration située à environ 1.400 mètres, par une conduite de 350 millimètres de diamètre intérieur.

Ces installations sont en service depuis le mois de janvier 1934. Dès l'origine, le fonctionnement du réseau a donné toute satisfaction.

Espérant que les moyens financiers puissent un jour permettre à notre ville d'avoir son usine d'assainissement et que ces odeurs de la route d'ORAN disparaissent à jamais et qu'enfin l'irrigation des cultures se fasse par des moyens plus hygiéniques.

...ET PRESENTATION DE MATERIEL SOVEL

Dans les locaux du service du nettoyage de la ville de DIEPPE, Monsieur FRIBOURG-BLANC, Directeur de la Société SOVEL, présente les différentes bennes aux ingénieurs, il y avait les bennes tasseuses — que nous connaissons — dont un panneau à aiguilles mobiles retient les ordures dans la caisse, les aiguilles sont commandées hydrauliquement en synchronisme avec porte pousseuse et s'éclipsent pendant la période de tassement. Une nouvelle benne, pour collecte hermétique sans poussière, avait son originalité dans la constitution des poubelles de forme tronconique.

Comme pour les autres matériels de collecte hermétique, SOVEL a su apporter les dernières améliorations qui ont retenu toute l'attention des ingénieurs et techniciens municipaux.

Un diner offert par la Société SOVEL à l'Hôtel du Rhin et de Newhaven devait clôturer cette série de visites techniques.

La soirée devait s'achever par une visite nocturne au Musée du VIEUX-CHATEAU et à travers la ville où nous

fût présenté malgré un violent orage le nouvel éclairage de la ville par la Société SAUNIER-DUVAL.

Enfin, de retour dans les salons du Casino, une réception nous était offerte par la dite Société.

A la deuxième journée de travail, un important rapport devait être présenté par Monsieur LEVRAUX, ingénieur en chef adjoint de la ville d'ORAN, docteur ès sciences politiques et économiques.

Benne tasseurse Sovel, en tôle d'acier d'une capacité de 10 m³, 5.



L'ÉQUIPEMENT SPORTIF DES VILLES

La deuxième séance de travail placée sous la présidence de Monsieur MADILLAC, Chef du Service départemental de la Jeunesse et des Sports, représentant Monsieur VERDET, Inspecteur général de la Direction de l'Équipement, qui souligna les heureuses perspectives que laisse entrevoir, en matière d'équipement sportif, l'effort gouvernemental récent.

Et Monsieur MADILLAC passa la parole à Monsieur LEVRAUX, docteur ès sciences politiques et économiques, ingénieur en chef adjoint de la ville d'ORAN, pour la présentation de son lumineux rapport sur l'Équipement Sportif des villes.

Le conférencier, en un exposé fort bien construit, après avoir brièvement évoqué les origines du sport et de son organisation officielle dans notre pays, soulignait l'importance des équipements communaux, s'attachant particulièrement aux équipements non scolaires qui ne rentrent pas dans le cadre des programmes de construction de l'Éducation Nationale.

Cet important rapport qui intéresse notre ville au plus haut point a été remis à Monsieur le Maire, afin qu'un profit soit tiré, puisque Monsieur LEVRAUX rappelle les conditions administratives d'agrément et de subvention, de constitution du dossier technique et de son approbation.

Ceci dit, le rapporteur passait aux deux grandes catégories d'équipements : stades et parcs de plein air d'une part, piscine et bassins de l'autre.

Après avoir envisagé en ce qui concerne les stades les conditions de sol, de stabilisation, de drainage, de gazonnage, la constitution des pistes, le cas spécial des courts de tennis, puis l'ordre des problèmes posés par toute réalisation de piscines ou de bassins, en particulier par l'adduction, la filtration de l'eau, de stérilisation, le « circuit » des usagers, Monsieur LEVRAUX examina les conditions d'homologation par les organismes sportifs.

Les différents types de plateaux et de salles des sports étaient ensuite examinés; maisons des sports à installations multiples, salles spécialisées ou polyvalentes et, enfin, les problèmes d'éclairage.

Une intéressante discussion sur les problèmes du sol, quant à l'emploi de l'asphalte, matériaux enrobés, sols stabilisés, s'engagea entre les ingénieurs et c'est Monsieur CASEAU qui clôtura cette séance de travail, en remerciant vivement M. LEVRAUX pour sa brillante conférence.

LE CASINO ET LA STATION BALNEAIRE

Avant de nous rendre à la Rotonde du Casino où la Société Ambolie Chimie recevait les ingénieurs des villes

à déjeuner, nous avons, toujours sous la sympathique conduite de notre président, M. CASEAU, visité le Casino de DIEPPE, sa piscine et la station balnéaire, magnifique ensemble que les touristes apprécieront certainement.

L'après-midi ce fut la visite de la ville où nous avons pu juger les différentes réalisations municipales et extra-municipales.

Le soir ce fut le grand dîner de l'Association, présidé par M. CHAUSSADE, préfet de la Seine-Maritime, dîner qui fut suivi d'une réception par les Charbonnages de France.

VISITE DE LA REGION DE DIEPPE

Mercredi, nous visitâmes la région immédiate de DIEPPE: POUVILLE et sa plage, VARENDEVILLE où nous avons effectué une halte au manoir de JEAN ANGO, au phare d'AILLY, OFFRANVILLE, SAINT-AUBIN-SUR-SCIE et enfin à ARQUES-LA-BATAILLE avec son château historique de 1123.

Puis à 12 heures, embarquement pour NEWHAVEN.

Piscine Municipale de la ville de Dieppe, réalisée par M. Hellian, Architecte et dont le traitement des eaux de mer a été confié à la Compagnie Générale de Filtrage.

DE BRIGHTON A LONDRES

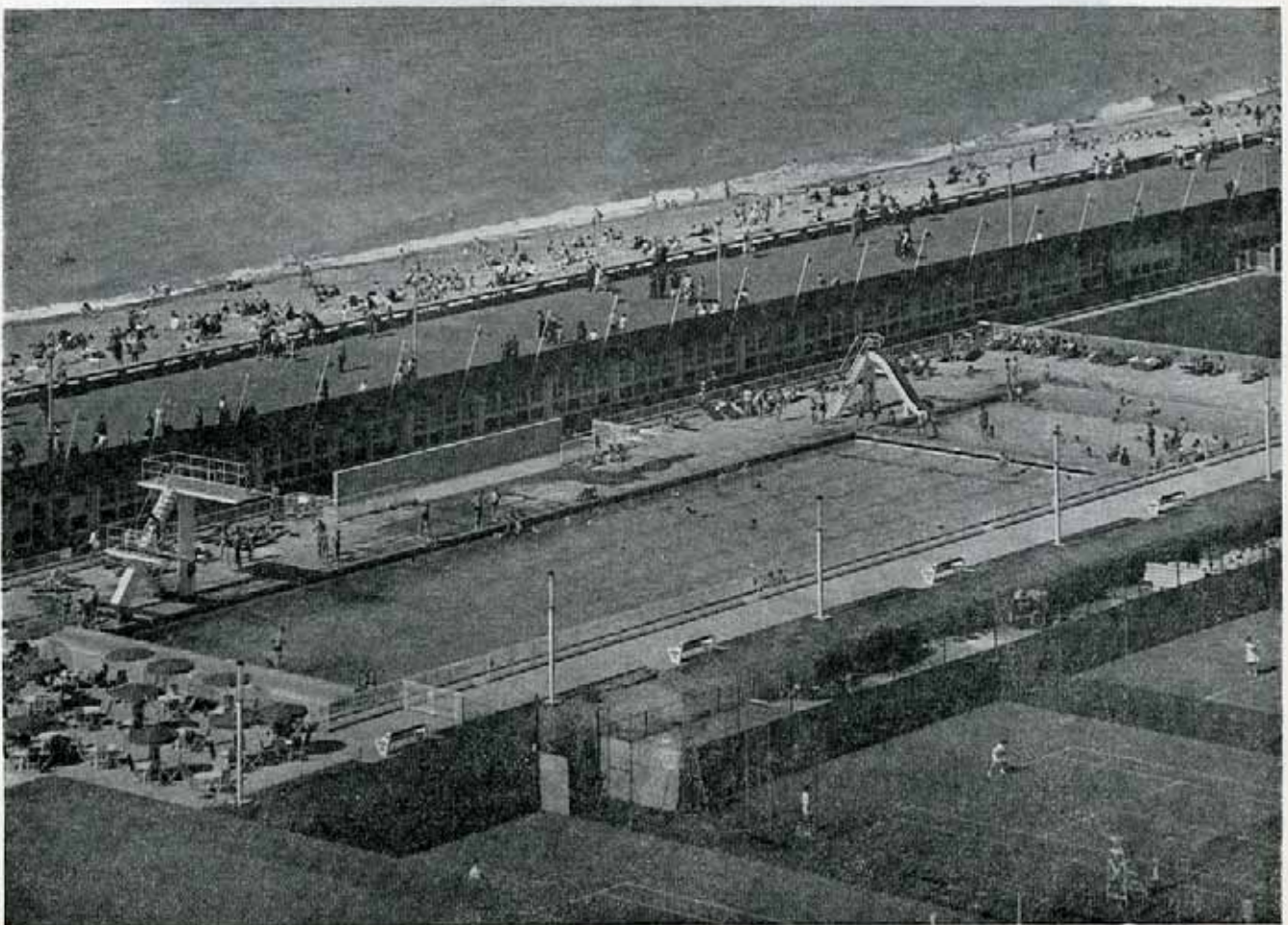
La seconde partie de notre programme a eu lieu en Angleterre, où se déroula, dans la ville de BRIGHTON, le Congrès de la Fédération Internationale des Ingénieurs Municipaux.

A BRIGHTON, nous eûmes quatre séances de travail pour écouter et discuter des rapports de première importance tels que :

L'INGENIEUR MUNICIPAL ET SON AVENIR, que développa fort astucieusement Mr. P.V. MARCHANT, ingénieur de la ville de WANDSWORTH.

Après avoir fait l'historique de la profession d'ingénieur municipal, notre distingué collègue rappela le rôle que l'ingénieur doit jouer dans la vie de sa cité, la part qu'il doit prendre dans son développement et enfin l'utilité de se spécialiser pour mieux réaliser.

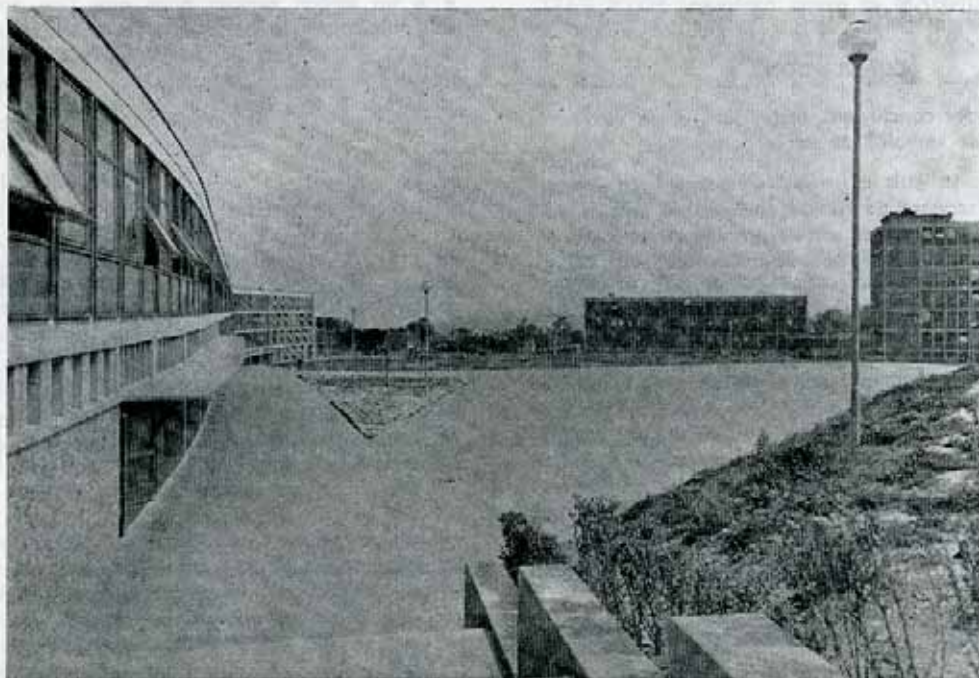
PROJET D'AMENAGEMENT DE LIVERPOOL, par Mr. H.T. HOUGH, ingénieur de la ville de LIVERPOOL, projet rendu nécessaire, nous dit le conférencier, en raison du développement de l'industrie, de l'accroissement de la



LYCEE JEHAN ANGO à DIEPPE

R.A. COULON, Architecte en Chef

André CHALVERAT, Claude PERROTTE, Jean-Louis LUDINART, Architectes d'Opération.



population. Pour suivre l'exécution de ce vaste projet, un planning de redéveloppement fut mis sur pied que les ingénieurs de LIVERPOOL ont chargé de surveiller en raison du temps très long pour sa réalisation et l'effort financier qu'il est nécessaire d'effectuer.

L'ART DE L'INGENIEUR MUNICIPAL SUR LE CONTINENT, par l'ingénieur de la ville de ROTTERDAM, Monsieur TILEMA, qui démontra les différences qui existent entre ce qui peut se faire d'une ville à l'autre en raison des problèmes propres à chaque cité.

M. TILEMA développa le travail effectué à ROTTERDAM en soulignant particulièrement ce qui fut fait dans la construction des digues pour la protection de la ville. Le tout par la projection d'un film commenté par le conférencier.

A WORTHING : ce fut une visite technique dans une usine d'assainissement, près d'une usine de transformation des ordures ménagères.

L'idée dominante de cette usine est d'avoir séparé l'évacuation des eaux pluviales des eaux usées.

Une partie de la ville étant construite dans la partie basse du territoire, la construction d'un lac fut édictée pour recevoir les eaux pluviales en période de marée montante.

A CRAWLEY NEW TOWN : ce fut une visite en car que nous fîmes car il s'agissait de voir la conception de l'implantation d'une ville construite en entier pour une population de 45.000 habitants sur une aire de 6.000 ha.

Cette ville est divisée en trois parties bien distinctes : le **QUARTIER RESIDENTIEL** uniquement réservé aux habitations où il n'existe pas d'habitations collectives, mais seulement des pavillons qui se ressemblent tous ; le **QUARTIER COMMERCIAL** où se rassemblent tous les commerçants, artisans, etc..., et, enfin, le **QUARTIER INDUSTRIEL** où sont groupés l'ensemble des usines de la région.

Avant de relater notre visite éclair à LONDRES disons de suite que nous avons été reçus royalement, que ce soit par le Lord-Maire de BRIGHTON, ou par Mr. J.H. MELVILLE RICHARDS, président des Ingénieurs municipaux de GRANDE-BRETAGNE, que par les autorités de WORTHING que celles de CRAWLEY.

Thé et repas furent suivis de soirée dansante où nous nous sommes faits des amis dont j'ai gardé le meilleur souvenir, tels Mrs. et Mr. E.R. PICKWORTH ou Mr. E.C. CASSERAT.

A LONDRES : notre visite dans la capitale anglaise nous aura permis de nous faire une idée du mouvement de ses 8.500.000 habitants répartis dans ses 28 arrondissements, construits sur 50 kilomètres de long sur 40 kilomètres de large.

Nous avons visité l'Abbaye de WESTMINSTER et sommes restés émerveillés devant ses 1.200 monuments qui font l'histoire de ce grand pays. Et sans descendre du car nous avons traversé la CITE, quartier où se trouvent la BOURSE et les grandes Banques ; sommes passés devant la Tour de Londres ; à TRAFALGAR-SQUARE — le nom ne fut pas prononcé par le guide pour ne point blesser l'amour-propre des Français — et avons admiré la Colonne

NELSON et enfin de retour à Picadilly-Circus, où se trouvait notre hôtel, près de la place où se dresse la fameuse statue d'EROS.

Il est évident que nous nous sommes arrêtés devant le Palais de BUCKINGHAM et avons contourné HYDE PARC.

CONCLUSION

Peut-on tiré des conclusions techniques après ces voyages et séances de travail? Je ne le pense pas.

Mais ce que je puis affirmer, c'est que ces voyages d'études et les séances de travail enrichissent chaque fois nos connaissances, quel que soit le problème traité, ce qui est d'un grand profit dans l'accomplissement de nos tâches quotidiennes.

Ces magnifiques congrès, je les ai vécus grâce à la bienveillance de Monsieur le Maire à qui je veux adresser mes plus vifs remerciements en y associant les membres

du Conseil Municipal et Monsieur le Secrétaire Général par intérim.

Mais je voudrais dire, et ce sera là ma conclusion, qu'il y a un intérêt certain à ce que l'an prochain d'autres collègues assistent à de pareilles assises qui nous permettent l'étude de questions techniques et resserrent en outre l'amitié entre tous ceux qui ont comme souci majeur le bien-être de leur Cité.

AMAR Sylvain,

Chef ouvrier, chargé de la Direction des Services du Nettoyement et Parc-Autos. Diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes Municipales. Sous-ingénieur automobile, diplômé par l'Institut Technique Professionnel de Paris.

TOTAL



altigrade

HUILE MOTEUR TOUTES SAISONS

38-40, rue Michelet - ALGER