

BULLETIN DU P. C. M.

Association des Ingénieurs

DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES

I

CHANGEMENTS DANS LA LISTE

DES INGÉNIEURS

Adhésions nouvelles à l'Association

PONTS ET CHAUSSEES

MM. **Kleine**, Inspecteur général.
Lavollée, Ingénieur en chef.
Poulet, —
Nicolas, —
Rousseau, —
Etève, Ingénieur ordinaire.
du Castel, Elève ingénieur.
Lemoine, —
Le Verrier, —
Vagneux, —
Wolff, —
Perret, —
Frontard, —

Promotions

ADMINISTRATION CENTRALE

M. **Claveille**, Ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées, est nommé Directeur du personnel et de la comptabilité.

PONTS ET CHAUSSEES

MM. **Meunier**, nommé Inspecteur Général.
Pihier, — —
Strohl, — —
Biette, nommé Ingénieur en Chef à Paris.
Bouille, — — à Toulouse.
Burger, — — à Lorient.
Desbos, — — à Hanoï.
Dumur, — — à Auch.
Gauthier, — — à Alger.
Locherer, — — à Paris.
Nicolas, — — à Aurillac.
Poisson, — — à Rochefort.
Thérel, — — à Châlons-sur-Marne.

MM.

Barillon, nommé Ingénieur ordinaire aux chemins de fer de l'Etat.
Hermann, nommé Ingénieur ordinaire aux chemins de fer de l'Etat.

MM.

Thiollière, nommé Ingénieur ordinaire à Lille.
Hachon, — — à Auch.
Brossart, — — à Dunkerque.
Bénézit, — — à Vannes.
Chauve, — — à Béziers.
Canel, — — à Verdun.
Maroger, — — à Toulon.
Tarnier, — — à Saint-Brieuc.
Michel, — — à Mascara.
Lipmann, — — à Vendôme.
Maître Devallon, — — à Orléansville.
Seignobos, — — à Chalon-s.-Saône.
Schwob, — — à Montélimar.
Varvier, — — à Digne.
Lefebvre, — — à Rochefort.

MINES

M. **Bernheim**, nommé Ingénieur en chef à Paris.

Changements de résidence

PONTS ET CHAUSSEES

MM. **Babin**, Ingénieur en chef, passe à Rouen.
Belleville, Ingénieur en chef, passe à la Société Delaunay-Belleville.
Cadart (Gaston), Ingénieur en chef, passe à Paris.
Monet, Ingénieur en chef, passe à Versailles.
Sentilhes, Ingénieur en chef, passe à Pau.
Sittler, Ingénieur en chef, passe aux chemins de fer de l'Etat.
de Volontat, Ingénieur en chef, passe à Paris.
Adam (P.-A.), Ingénieur ordinaire, passe à Dijon.
Bienvaux, passe Ingénieur-Conseil de l'American Railroad Company of Porto-Rico.
Bonneau, Ingénieur ordinaire, passe à Tunis.
Corbeaux, — — à Rennes.
Dubois, — — à Nancy.
Epinay, — — à Lunéville.
Gassier, — — à Draguignan.
Guignard, — — à Beauvais.
Houël, — — à Nice.
Lapenne, — — à Toulouse.
Levaillant, — — à Beaune.
Michaux, — — à Tunis.
Moreau, — — à Toulon.
Pascalon, — — à Lyon.
Pellarin, — — à Cambrai.
Pocard Kerviler, — — à Orléans.
Quintin, — — à Mont-d.-Marsan.
Rogie, — — à Diégo-Suarez.

MINES

M. Heurteau, Ingénieur ordinaire, passe à Arras.

Changements d'adresse

PONTS ET CHAUSSEES

- MM. **Kleine**, Inspecteur général à l'Ecole des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saints-Pères.
Mussat, Ingénieur en chef, 42 ter, rue Notre-Dame-des-Champs.
Becquerel, Ingénieur ordinaire, 88, boulevard Pereire.
Dreyfuss, Ingénieur ordinaire, 2, rue Villebois-Mareuil.

MINES

M. de **Ruffi de Pontevès**, Ingénieur ordinaire à Saint-Cloud-Montretout, 5, rue du Commandant Larcinty.

Mises à la retraite

PONTS ET CHAUSSEES

- MM. **Baume**, Inspecteur général.
Guinard, —
Joly, —
d'Ussel, —
 Geoffroy, Ingénieur en chef.

Décès

PONTS ET CHAUSSEES

- MM. **Lefort**, Inspecteur général.
Stoecklin, —
 Alvin, Ingénieur en chef.
Blagé, —
Lecœur, —
Thévenet-Le-Boul, Ingénieur en chef.
 Phiquepal d'Arusmont, —
Van Blarenberghé, —
 du Boys, Ingénieur ordinaire.
Garric, —
 Laurent, —

MINES

M. Moissenet, Inspecteur général.

Démissions de l'Association

PONTS ET CHAUSSEES

- MM. **Barabant**, Ingénieur en chef.
 Couvrat-Desvergnès, Ingénieur en chef.

Radiations pour défaut de paiement

PONTS ET CHAUSSEES

- M. Butavand, Ingénieur ordinaire.
 M. Quintin, Ingénieur ordinaire, n'a pas répondu à cinq rappels, bien qu'il ait demandé et obtenu dans l'intervalle un permis pour la tournée de

II

TABLEAU D'AVANCEMENT

DANS LE

CORPS DES PONTS ET CHAUSSEES ET DES MINES
 POUR L'ANNÉE 1906

Les promotions de classes ont été faites par l'arrêté du 18 juillet 1906, sauf pour les noms en italiques ; pour celles de grades, voir page 1 ci-dessus les nominations faites.

PONTS ET CHAUSSEES

Ingénieurs en chef de 1^{re} classe présentés pour le traitement de 8.000 fr.

MM. Berthet, Marion, Renardier, Perrin (Antoine), La Rivière, Dyrion, de Miniac, Bienvenu.

Ingénieurs en chef de 2^e classe présentés pour la 1^{re} classe.

MM. Charguéraud, Stoclet, Fouan, Robert (Antoine), Lebloutre (déjà promu à dater du 1^{er} janvier 1906), Gubiand, Batard-Razelière, Regimbeau, Devos, Nouailhac, Heurtault, Humbert (Georges), Delure, Jullidière, Garreta, Bonnet, Lauriol, Bourquelot.

Ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe présentés pour le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe.

MM. Goury du Roslan, Autonne, Faure (Camille), Biette, Locherer, Cosmi, Imbeaux, Armand, Barotte, Dreyfus (Sylvain), Corbeaux, Legay, Reuss, Dumur, Arnaud (Marius), Nicolas, Moissenet, Boulle, Sigault, Le Rond, Lemoine, Breuillé, Jacquinet, Arrault, Bienvaux, d'Ocagne, Meunier, Saint-Romas, Combarnous, de Joly, Perrier (Henri), Thérél, Delpit, Husson, Massenet, Wiart, Briotet, Naudé, Mesnager, Caboche, Masson, Bret, Picarougné, Perrier (Louis), Dumas, Blondel.

Ingénieurs ordinaires de 2^e classe présentés pour la 1^{re} classe.

MM. Hégly, Boulzaguet, Bérengier, Lehouchu, Mayer (Eugène), Guyot, Ninck, Alexandre, Poqyanne, Parent, Février, Delacourcelle.

Ingénieurs ordinaires de 3^e classe présentés pour la 2^e classe.

MM. Eydoux, Moreau, Grin, Grimpret, Deval, Guignard, Gerdès, Verrière, Aubry, Aran, Philippe (L.-Ch.), Regnault, Wibratte, Ferrieu.

MINES

Ingénieurs en chef de 1^{re} classe présentés pour le traitement de 8.000 fr.

MM. Lallemand et Tauzin, *ex æquo*.

Ingénieurs en chef de 2^e classe présentés pour la 1^{re} classe.

MM. de Launay, Bochet, Leclère.

Ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe présentés pour le grade d'ingénieur en chef de 2^e classe.

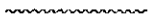
MM. Coste, Besson, Villain, Baimez, Coq, N. J. J.

*Ingénieurs ordinaires de 2^e classe présentes
pour la 1^{re} classe*

MM. Caltaux, Chipart, Bes de Berc, Jordan.

*Ingenieurs ordinaires de 3^e classe présentes
pour la 2^e classe.*

MM. Taflancl, Crussard, Lorret.



III

COMPTE RENDU

DE

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DU 3 FEVRIER 1906

Présidence de M. GUINARD, président de l'association

Le scrutin est ouvert à 2 heures, pour le remplacement d'un tiers des membres du Comité.

La séance est ouverte à 2 heures un quart.

M. le Président rappelle que le *Bulletin* a tenu les membres de l'association au courant des principales questions dont le Comité a dû s'occuper pendant l'année qui vient de s'écouler.

L'une de ces questions, celle des traitements et émoluments accessoires des Ingénieurs des ponts et chaussées est sur le point d'être tranchée par un décret, dont le projet est en ce moment soumis au Conseil d'Etat.

M. le Président demande aux sociétaires présents de formuler les observations qu'ils croiraient devoir produire à ce sujet.

Un membre demande que, sur les allocations faites aux Ingénieurs par les Départements pour le service vicinal, il soit réservé une part intangible de 2,000 fr. pour les Ingénieurs ordinaires et 3,000 fr. pour les Ingénieurs en chef.

M. Rouville appuie ce vœu, tout en faisant remarquer que chaque Département sera, dans tous les cas, libre de rétablir, sous forme de gratifications, les allocations que le projet de décret tend à supprimer.

M. le Baron Quinette de Rochemont fait observer qu'on ne peut se rendre compte par avance de la situation qui résultera du décret, tant qu'on ne connaîtra pas les allocations fixées, pour chaque service de l'Etat, par le Ministre des Travaux Publics.

nant de ce que le projet de décret rompt un contrat passé entre l'Etat et les Départements fusionnés, Il demande que le Comité se procure le texte exact du projet et agisse, après en avoir délibéré, pour obtenir les modifications qui lui paraîtraient utiles.

M. Boreux parle dans le même sens.

M. Brosselin rappelle que ce mandat a déjà été donné au Comité à la précédente assemblée générale.

M. Rabut, secrétaire, fait connaître que le Comité n'a pas cessé de suivre la question et d'en faire l'objet de ses délibérations. Dès que le projet de décret a été dressé, et même avant qu'il fût parvenu au Conseil d'Etat, le Comité s'en est procuré le texte et l'a examiné dans plusieurs séances successives, dans l'intervalle desquelles l'avis d'un certain nombre d'Ingénieurs a été demandé. Il est résulté de cette instruction la conviction, pour le Comité, que le projet de décret est avantageux dans son ensemble pour les Ingénieurs, parce qu'il consolide, en les faisant entrer dans le traitement régulier, des allocations qui étaient laissées jusqu'à ce jour à la discrétion du ministre, parce qu'il réalise ce résultat sans toucher aux situations personnelles actuelles, enfin, parce que rien, dans sa rédaction, ne fait obstacle à ce que le ministre maintienne à son chiffre actuel (comme cela paraît être l'intention de ses conseils) le montant total des traitements et allocations accessoires assurés par son département.

Sans doute, certaines situations exceptionnellement avantageuses, qui existent actuellement, seront amoindries quand leurs titulaires actuels les quitteront; mais, d'autre part, un grand nombre d'emplois insuffisamment rémunérés le seront d'une manière plus en rapport avec leur importance technique: l'ingénieur en quête d'un service aura donc, à l'avenir, plus de choix qu'autrefois, et c'est là un avantage que l'Association ne peut dédaigner, car son rôle est de sauvegarder l'intérêt du plus grand nombre, et aussi de penser à la formation des ingénieurs.

Pour tous ces motifs, le Comité, approuvant le projet dans son ensemble, n'y a vu à modifier qu'un petit nombre de points de détail sur lesquels il est inutile d'insister. Il a fait ou fera dans ce but des démarches officieuses qui très probablement seront suivies de succès.

Actuellement, le projet a été examiné en section au Conseil d'Etat. La discussion en séance plénière ne paraît pas devoir être très prochaine.

déclare à l'unanimité s'en rapporter au Comité et passe à l'ordre du jour.

M. Lefebvre, trésorier, donne lecture du rapport suivant :

Les comptes des deux années précédentes se sont soldés par la constitution d'un fonds social de 2.500 fr. (Produit des cotisations rédimées) et d'un fonds de réserve de 5.535 fr. 08 (Excédent des recettes sur les dépenses).

Les résultats de l'année 1904-1905, sans être aussi brillants que ceux des années précédentes, sont encore assez satisfaisants, puisque le fonds social s'est accru de 900 fr. et que les bénéfices se sont élevés à la somme de 1.574 fr. 85 à ajouter à notre fonds de réserve. La diminution dans les bénéfices de l'année 1904-1905, par rapport à l'année 1903-1904, tient à ce que, pour cette dernière année, les frais de publication de l'Association ne s'étaient élevés qu'à 1.208 fr. 05, tandis que ceux de l'exercice 1904-1905 se sont élevés à 3.118 fr.

Le bilan de l'année 1904-1905 s'établit comme suit :

Le nombre des adhérents au 1^{er} novembre 1904 (commencement de l'année sociale) était de . . . 646

Le nombre des membres qui se sont fait inscrire depuis cette époque jusqu'au 31 Octobre 1905 (clôture de l'exercice) a été de 26

Total 672

Mais un membre est mort dans l'année avant d'avoir payé le montant de sa cotisation; de plus cinq membres, résidant hors de France, n'ont pas encore effectué leur versement, soit à défalquer 6 cotisations, plus 7 cotisations entièrement rédimées, soit en tout 13 cotisations à déduire, en sorte que le nombre des recouvrements effectués a été de 659 se décomposant comme suit :

2 cotisations entières rédimées	600	}	900
3 cotisations partielles rédimées	300		
316 cotisations annuelles à 15 fr.	4.740	}	7.845
283 cotisations annuelles à 10 »	2.830		
55 cotisations annuelles à 5 »	275		
659 cotisations auxquelles il y a lieu d'ajouter 1 cotisation arriérée de l'exercice précédent.	10		
	<u>8.755</u>		

dont 900 francs à verser au fonds social, conformément à l'article 17 des statuts, et 7.855 francs à verser aux produits de l'exercice courant.

Ces produits se sont élevés en totalité à la somme de 11.145 fr. 40, savoir :

Produit des cotisations annuelles	7.855	»
Recettes diverses	252	90
Abonnements collectifs.	3.037	50
Total égal	<u>11.145</u>	<u>40</u>

D'autre part, les dépenses se sont élevées à 9.570 fr. 55, savoir :

1 ^o Frais généraux d'administration.	1.242	75
2 ^o Tournées.	1.158	45
3 ^o Réception en France d'ingénieurs étrangers	Néant.	
A reporter	<u>2.401</u>	<u>20</u>

Report 2.401 20

4 ^o Dîners périodiques des ingénieurs	223	15
5 ^o Publications de l'Association	3.118	»
6 ^o Abonnements collectifs.	3.828	20

Total égal. 9.570 55

en sorte que l'excédent des recettes sur les dépenses a été de 11.145 fr. 40 — 9.570 fr. 55 = 1.574 fr. 85, représentant le bénéfice de l'exercice à verser au fonds de réserve, conformément à l'article 18 des statuts.

Nous vous proposons de vouloir bien approuver ces comptes. Nous vous rappelons d'ailleurs que, conformément aux termes de l'article 23 du règlement, les sommes versées tant au fonds social qu'au fonds de réserve devront être placées, au nom de l'Association, en rentes sur l'Etat, en obligations de chemins de fer jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat ou en obligations du Crédit foncier.

M. Rabut fait connaître que, sur la délégation du Comité, il a vérifié les comptes avec *M. Séjourné* et que leur tenue fait honneur au trésorier ainsi qu'à *M. Maillot*, agent comptable, à qui, sur sa proposition, des remerciements sont votés à l'unanimité par l'assemblée.

Les comptes de l'exercice sont approuvés.

M. le Président fait connaître le résultat du dépouillement du scrutin :

Votants : 281.

Ont obtenu :

MM. SUQUET	281
COLSON	280
MAURIS	280
LABORDÈRE	280
JOZON	274
JANET	254

Divers : de 1 à 4.

En conséquence, les 6 membres dont les noms précèdent sont proclamés élus.

Plusieurs membres demandent que les dîners de l'association aient lieu plus souvent.

Il est entendu qu'on reviendra à la pratique de quatre ou cinq dîners par an.

Comme suite aux articles récemment parus dans le *Bulletin* de l'Association des Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et des mines, *M. Georges Lemoine*, Inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, donne divers renseignements sur les craintes que peut inspirer l'avenir de l'Ecole Polytechnique, où il appartient au corps enseignant depuis 1866.

I. — Le danger que l'on peut redouter du côté de l'Université a été signalé dans le *Bulletin*. Il n'y a point à y insister davantage.

Il provient de la tendance qu'ont beaucoup de membres de l'Université à poursuivre le monopole complet de l'enseignement supérieur, y compris l'enseignement technique.

Il provient aussi de la diminution considérable du nombre d'étudiants que l'application de la nouvelle

loi militaire fait prévoir pour les facultés de sciences : l'extrême développement du personnel enseignant dans ces établissements amènera à lui chercher des situations de tous les côtés.

Comme on l'a fait remarquer dans le *Bulletin*, l'envahissement du corps des Ponts et Chaussées par les diplômés des Facultés des Sciences, si brillants qu'ils soient, serait particulièrement préjudiciable aux conducteurs des Ponts-et-Chaussées auxquels on a fait peu à peu la place que nécessitent leur valeur professionnelle et leur instruction de plus en plus élevées. « On fermerait ainsi la porte aux agents de carrière « en chassant la tradition et l'expérience de la place « qu'elles occupent légitimement dans nos administrations. »

II. — Un autre danger est à craindre du côté de l'Administration de la Guerre, dont dépend exclusivement l'École Polytechnique ; c'est l'amoindrissement de plus en plus grand de l'influence des Conseils appelés, par son institution même, à en diriger l'enseignement.

On sait qu'au dessus du *Conseil d'Instruction*, comprenant l'état-major, les professeurs et les examinateurs de sortie, existe le *Conseil de Perfectionnement*. C'est l'organe essentiel de l'École, remontant à sa fondation et reliant l'École mère aux services publics qui s'y recrutent.

Il comprend actuellement : le général, le colonel, le Directeur des Etudes, deux délégués de l'Académie des Sciences, 2 examinateurs de sortie, 3 professeurs, 6 délégués du Ministre de la Guerre (1), 3 délégués du Ministre de la Marine, 2 délégués du Ministre des Travaux Publics, 1 délégué du Ministre du Commerce ou du Ministre des finances (alternativement).

Tout récemment (1905), deux délégués du Ministre de l'instruction publique ont été adjoints au Conseil pour l'examen des questions relatives au concours d'admission.

On peut remarquer que sauf les deux représentants de l'Académie des Sciences, élus par leurs confrères, tous les membres sont nommés par le Gouvernement et nommés pour un an seulement. Aussi, on avait toujours considéré le Conseil de Perfectionnement comme le tribunal compétent auquel le gouvernement remettait le soin de décider tout ce qui concernait le choix du personnel et l'établissement des programmes soit de l'enseignement intérieur, soit du concours d'admission. Autrefois, on ne pouvait pas citer d'avis du Conseil de Perfectionnement qui n'eût été sanctionné par le ministre.

Au contraire, depuis vingt-cinq ans, plusieurs nominations dans le haut personnel enseignant ont été faites contrairement aux présentations du Conseil de perfectionnement et du Conseil d'instruction de l'École, au risque d'amoindrir l'autorité morale des titulaires et la valeur de l'enseignement. Des propositions faites par les Conseils pour le programme d'admission ont été complètement bouleversées. Le décret d'organisation de l'École a été remanié de manière à enlever aux Conseils toute participation dans le choix des examinateurs d'admission.

Cet amoindrissement de l'influence des Conseils de l'École Polytechnique semble d'autant plus à redouter

dans l'avenir qu'il y a environ six mois, M. le Ministre de la Guerre (alors M. Berteaux) a institué une commission spéciale des Ecoles militaires, ne comprenant aucun élément civil ni aucun élément scientifique et où l'École Polytechnique se trouve ainsi assimilée pour sa direction à l'École de la Flèche.

III. — Un dernier danger nous oblige à faire un retour sur nous-mêmes : c'est la diminution des vocations scientifiques parmi les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le *Bulletin* de l'Association a très bien fait ressortir combien il est important, à tous les points de vue, qu'une place considérable dans le corps enseignant de l'École Polytechnique soit faite aux membres des différents services qui s'y recrutent, et particulièrement aux ingénieurs dépendant du Ministère des Travaux Publics. Il serait injuste et très fâcheux de transformer cette tendance en exclusivisme : l'École Polytechnique a toujours été très libérale et a ouvert ses portes à des savants de toute origine. Mais le caractère de l'instruction arriverait bien vite à se dénaturer et à ne plus se relier suffisamment à celui des écoles d'application si la proportion des anciens élèves de l'École Polytechnique n'était pas dominante dans le corps enseignant.

Seulement, on ne doit pas perdre de vue que, pour que les Conseils puissent présenter des candidats aux fonctions de répétiteur, les titres administratifs ne suffisent pas : il faut que la valeur scientifique soit démontrée déjà par quelque travail original, par quelque découverte d'un bon augure pour les recherches que l'on peut espérer du nouvel élu.

Malheureusement, les ingénieurs des jeunes générations qui sont dans ce cas sont de plus en plus rares. Cette même pénurie des vocations scientifiques atteint plusieurs des spécialités qui ont donné jusqu'ici tant de relief à l'École des Mines : la chimie, la géologie, la paléontologie.

Au point de vue administratif, on peut désirer que, toutes les fois qu'un poste est vacant dans le corps enseignant de l'École Polytechnique, les intéressés en soient prévenus non seulement par le *Journal officiel*, comme cela a toujours eu lieu, mais encore par des circulaires spéciales émanées des différents ministres dont les services se recrutent à l'École.

Mais surtout, on ne peut trop recommander aux Inspecteurs généraux et aux Ingénieurs en chef de ne pas décourager les vocations scientifiques, de quelque nature qu'elles soient, chez les ingénieurs ordinaires placés sous leurs ordres ; ils doivent les encourager de toutes leurs forces. Le caractère scientifique des corps des Ponts et Chaussées et des Mines est l'une des grandes causes de leur prestige : ce prestige disparaîtrait bien vite si la science n'était plus cultivée par un certain nombre d'ingénieurs : ils peuvent s'adonner aux travaux scientifiques avec d'autant plus d'autorité que leurs fonctions mêmes leur donnent continuellement des sujets d'études.

IV. — Ces réflexions paraissent d'autant plus opportunes que deux faits nouveaux vont se produire prochainement à l'École Polytechnique. Le directeur des Etudes, à son poste depuis 1881, vient d'avoir 70 ans : lorsqu'il sera mis à la retraite, sera-t-il remplacé par un fonctionnaire civil ou par un militaire ? et par qui ?... D'autre part, la nouvelle loi militaire, obligeant les jeunes gens à passer un an au régiment

(1) Autrefois la proportion des membres militaires était beaucoup moins considérable.

avant d'entrer à l'École Polytechnique, va nécessairement imposer une réorganisation complète des études : l'instruction militaire reçue avant l'entrée sera à peu près équivalente à celle qui est exigée d'un officier de réserve : il semble donc qu'on pourra diminuer d'une manière considérable la part aujourd'hui réservée à l'instruction militaire dans l'intérieur de l'École, y rendre les études scientifiques moins précipitées, y laisser un peu plus de temps aux élèves pour s'assimiler un enseignement déjà si complexe et si élevé. Toutes ces questions n'intéressent-elles pas les ingénieurs aussi bien que les officiers et ne devront-elles pas être soumises régulièrement à l'examen des Conseils de l'École ? (1)

M. Rabut, secrétaire, se félicite de voir ici confirmées, par la haute autorité de M. l'Inspecteur général Lemoine, les vives appréhensions que la campagne universitaire inspire à un grand nombre de nos camarades, dont le *Bulletin* s'est fait l'interprète.

Oui, dit M. Rabut, cette campagne est redoutable pour nous, plus redoutable que les projets de M. Bourrat ; aussi lui avons-nous consacré, dans notre modeste organe, des articles relativement étendus, nécessaires pour mettre tous nos camarades au courant de la situation. Pour ceux des sociétaires présents qui n'en auraient pas gardé le souvenir, je rappellerai que le but de cette campagne, ouvertement déclaré dans la conférence de M. Appell du 1^{er} février 1904, est de retirer à l'École Polytechnique le droit exclusif qu'elle possède de fournir des élèves ingénieurs aux Ecoles d'application, de supprimer, dans ces Ecoles, l'année préparatoire aux cours spéciaux et de les obliger à recourir exclusivement aux élèves des Facultés et aux polytechniciens qui auraient subi avec succès un même examen d'entrée.

Par cette combinaison, l'École polytechnique, perdant son caractère spécial, deviendrait une annexe de la Sorbonne, et d'autre part, les élèves-conducteurs, dont l'admission à l'École des Ponts et Chaussées donne les plus excellents résultats, en seraient écartés désormais à moins d'avoir pris un nombre déterminé d'inscriptions universitaires et subi des examens en Sorbonne.

Les deux sources du recrutement actuel des ingénieurs, qui doivent leur mérite à la spécialité de l'éducation des candidats, soit polytechniciens, soit sortis du rang, seraient, en somme, remplacées par deux sources nouvelles, distinctes en apparence, mais au fond

semblables l'une à l'autre, en ce que l'éducation n'y aurait aucun caractère spécial : la Sorbonne actuelle, et l'École polytechnique dirigée par l'Université.

On peut se demander à quoi servirait alors l'École polytechnique. La réponse a été donnée d'avance par M. Appell dans la conférence ci-dessus rappelée : « Si cette école » n'existait pas, les Facultés des Sciences » s'organiseraient sans peine pour accomplir » sa fonction : les élèves des Facultés, munis de certificats exigés, entreraient directement dans les écoles d'application sous » la garantie d'un examen de capacité ou » d'un concours »

En fait, il est probable que l'École polytechnique ne serait pas supprimée, parce que cela ferait disparaître des emplois universitaires, parfaitement superflus à la vérité, tandis que le but de la campagne actuelle est, au contraire, d'en créer de nouveaux ; elle n'en serait pas moins détruite puisqu'elle aurait perdu le caractère spécial qui est sa seule raison d'être et qui consiste en ce que l'orientation de son enseignement lui est donnée par des représentants des Services publics qu'elle alimente, c'est-à-dire par des ingénieurs et des officiers en activité dans des fonctions importantes de ces services.

Jusqu'à ces derniers temps, ces ingénieurs et officiers expérimentés dans leur profession ont figuré en grande majorité dans les Conseils de l'École, dans le corps enseignant (professeurs et répétiteurs) et parmi les examinateurs d'entrée et de sortie.

Ainsi que vient de le dire M. Lemoine et que l'avait annoncé notre *Bulletin*, une série de nominations récentes, faites par le ministre de la Guerre, vient de rompre l'équilibre en introduisant dans ce personnel un grand nombre d'éléments universitaires nouveaux : dans un but facile à comprendre, l'Université a cru habile de choisir une partie de ces éléments dans le monde des anciens polytechniciens, mais parmi ceux, malheureusement nombreux, qui sont restés étrangers à la pratique de notre art, aux traditions de nos Services, et par conséquent ne peuvent, si distingués soient-ils (les questions de personnes n'ont rien à voir ici) se faire une juste idée des conditions particulières auxquelles doit satisfaire l'éducation de l'ingénieur moderne, civil ou militaire.

Personne ici ne fera aux hommes éminents qui dirigent l'Université l'injure de croire qu'ils ne poursuivent qu'un intérêt de clocher dans l'initiative ardente qu'ils ont prise de cette substitution d'un personnel universitaire à un personnel d'ingénieurs de profession. Leur bonne foi n'est pas en cause, et ils

(1) Depuis cet entretien qui a eu lieu à la réunion des ingénieurs du 3 février 1906, M. Etienne, depuis peu ministre de la guerre, est venu visiter l'École Polytechnique ; son extrême bienveillance y a laissé un très reconnaissant souvenir. C'est une raison de plus pour que ces réflexions soient portées à la connaissance de tous les ingénieurs qui s'intéressent à l'École Polytechnique et qui peuvent y exercer une influence.

(Note de M. Lemoine.)

croient très sincèrement, sans aucun doute, dans leur ignorance bien excusable des choses de notre art, que la substitution est équivalente, peut-être même avantageuse, au point de vue du bien public.

C'est là l'erreur capitale qu'il nous importe de ne pas laisser s'accréditer. Nous avons, nous aussi, le droit de parler et d'agir sans être suspectés de ne défendre que nos places ou de vouloir briller dans une vaine rivalité avec les Facultés des Sciences, d'autant qu'après tout, ce n'est pas nous qui avons pris l'offensive.

Or notre intérêt majeur, en tant que corps, le but vers lequel doivent tendre, avant tout et quoi qu'il arrive, nos efforts collectifs, c'est de nous montrer à la hauteur de notre tâche dans les fonctions que l'État nous confie. La condition la plus indispensable pour y réussir, c'est que le mode de formation des ingénieurs soit mis de plus en plus en harmonie avec les besoins des Services publics ; tel est le rôle assigné par la loi même à l'École polytechnique aussi bien qu'aux Ecoles d'application qui lui font suite.

Les hommes de génie qui, sous la Convention, ont fondé l'École Polytechnique, — ce n'étaient pas seulement des savants de cabinet, mais des praticiens et surtout des hommes d'action — ont estimé que l'éducation spéciale de l'ingénieur ne devait pas commencer seulement le jour où il entre en contact avec les objets particuliers de son métier : ils ont jugé nécessaire que l'enseignement supérieur de ce que nous appelons aujourd'hui *la science pure* fût donné lui-même aux futurs ingénieurs, non par des professeurs quelconques, mais par des praticiens et des hommes d'action, cela en vertu de la règle « *age quod agis* » aussi bien que de cette autre « *en toute chose, considère la fin.* »

Depuis cet événement qui restera, quoi qu'il advienne, un fait capital dans l'histoire de l'éducation, dans quel sens ont marché les besoins et les idées ?

Un grand siècle a passé : il nous lègue, entre autres choses, l'Industrie, la Science appliquée, un développement prodigieux de la profession d'ingénieur par rapport aux autres formes de l'activité humaine. Des écoles spéciales ont dû se fonder dans les autres pays : elles se sont organisées suivant les besoins, puis perfectionnées par l'expérience acquise ; et, chose singulière, parties de modèles différents, elles aboutissent à un type unique que nous voyons en pleine floraison dans les Hochschule allemandes, au Polytechnicum de Zurich et dans les nombreuses fondations américaines, cependant

bien qu'à nos écoles des Ponts et Chaussées ou des Mines, les caractères de ce type sont : direction et enseignement donnés par des ingénieurs de profession ; quatre années d'études en tout, mais trois années seulement d'enseignement technique, la première étant consacrée à la science pure.

Ainsi, tous ces établissements spéciaux considèrent comme indispensable d'avoir en main, en outre de l'enseignement technique, l'enseignement supérieur de la science pure, afin de lui donner l'orientation particulière qui convient seule au but poursuivi : la formation de l'ingénieur. Je signalerai même que, partout ailleurs qu'en France, le programme de la première année descend notablement plus bas que chez nous et comprend les matières enseignées dans notre classe de mathématiques spéciales (avec beaucoup de simplifications, cela va sans dire). L'Étranger va donc bien plus loin que nous dans l'annexion de l'enseignement préparatoire au programme des écoles d'ingénieurs ; on trouve d'ailleurs dans la littérature pédagogique des trois pays ci-dessus (les plus richement organisés à ce point de vue) la preuve que la tendance moderne se manifeste impérieusement dans le même sens.

Le motif de cette tendance est très évident : à mesure que la science appliquée se développe, comme la durée des études ne peut être indéfiniment allongée, surtout dans les pays de service militaire obligatoire, il faut, de toute nécessité, condenser l'enseignement préparatoire, ce que seuls peuvent faire des professeurs qui sont en même temps ingénieurs et savent ce qu'on doit garder, ce qu'on peut sacrifier.

L'Université nous a récemment donné la preuve qu'elle ne peut, et pour cause, accomplir ces réformes urgentes. Dans la Commission interministérielle, dite des Grandes Ecoles, où seize universitaires se trouvaient en présence de quatre ingénieurs, ceux-ci ont fait d'inutiles efforts pour élaguer du programme de Spéciales certaines branches parasites, signalées par les professeurs eux-mêmes comme des *nids* de questions inopportunes posées dans les examens : à nos doléances contre des vieilleries telles que *l'équation en S*, le très distingué professeur de Spéciales d'un des premiers lycées de Paris a fait cette objection, qui est à retenir et peint la situation : « *mais alors que nous resterait-il à enseigner ?* » Un de ses collègues a ajouté qu'il se faisait fort d'enseigner en trois semaines tout ce qui, dans son cours, était susceptible d'application.

Bien au contraire, l'Université n'a-t-elle

constamment tous les programmes scolaires, qu'il eût fallu constamment réduire? Ne faut-il pas aujourd'hui quinze mois, en moyenne, de plus qu'autrefois pour se préparer à l'École Polytechnique? Et les candidats ont-ils une instruction plus solide? Que dire de la réforme entreprise depuis 1870 dans l'enseignement des langues vivantes et du dessin, — facultés si importantes pour les écoles modernes d'ingénieurs, — réforme qui n'aboutit qu'à un quasi-aveu d'impuissance (procès-verbaux de la Commission interministérielle, *Bulletin* de novembre 1904) alors que le problème est résolu depuis longtemps, pour le dessin dans les cours de la ville de Paris, pour les langues vivantes, soit à l'École de Berlitz, soit dans les nombreux établissements analogues, tous florissants, dont les méthodes très perfectionnées ont cela de commun *qu'elles abordent directement la réalité*.

Tandis que l'Université s'endormait ainsi dans la routine, apanage habituel des corps trop nombreux et trop centralisés, quelle que puisse être d'ailleurs la valeur individuelle de leurs membres, nos Ecoles d'application, relativement autonomes et animées d'un esprit plus moderne, ont accompli de rapides progrès qui les font citer à l'étranger comme des modèles (voir notamment le rapport de M. Corthell à la Société des Ingénieurs civils des Etats-Unis). Combien nous serions heureux qu'on fit quelque jour le même éloge de l'École polytechnique! mais elle ne doit pas s'y attendre si elle se laisse engrener dans la lourde machine universitaire. En tombant dans l'écueil qui lui est signalé, non seulement elle rétrograderait, mais elle entraînerait dans son recul toute l'organisation actuelle des travaux publics en France.

Nous ne pouvons tous que nous rallier à notre vénéré maître, M. l'Inspecteur général Lemoine, quand il fait appel au zèle des Ingénieurs pour les inciter à entrer dans les cadres de l'enseignement polytechnicien. Mais devons-nous croire comme lui que la science soit moins cultivée qu'autrefois par les hommes du métier? En vérité, je ne le pense pas, du moins en ce qui concerne les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Seulement la méthode spéculative a fait place, dans une certaine mesure, à la méthode expérimentale dans leurs travaux scientifiques, dont le domaine et l'esprit se sont simultanément élargis. C'est là une évolution essentiellement liée au progrès moderne. Ne devons-nous pas souhaiter qu'elle s'accroisse encore, pour le bien de la vraie science?

Je ne veux point citer de noms, mais en écoutant tout à l'heure l'énumération qu'il a

faite des postes qui seront plus ou moins prochainement vacants, j'ai immédiatement pensé, pour chacun d'eux, à un ou plusieurs de nos camarades désignés par leurs antécédents, et je suis sûr que beaucoup d'entre vous ont eu les mêmes noms sur les lèvres.

Qu'il nous permette de lui dire respectueusement, puisqu'il est le principal représentant des Conseils de l'École Polytechnique dans la présente assemblée, que jusqu'à présent, lors des vacances d'emplois, ce ne sont pas les candidats ingénieurs *pourvus de titres scientifiques* qui ont fait défaut, et que ce n'est pas le Ministre de la Guerre qui les a écartés, mais bien l'École Polytechnique elle-même. Personne ici n'entend critiquer les présentations faites par les Conseils, la gravité du débat actuel dominant toutes considérations de personnes; mais nous serons certainement unanimes à exprimer le vœu qu'à l'avenir, l'École Polytechnique fasse cas des états de service et de la notoriété technique des Ingénieurs qui pourront se présenter à elle, et qu'elle pense enfin à se défendre elle-même si elle veut être défendue par eux. (*Approbaton.*)

M. Colson ne voudrait pas laisser passer, comme l'expression des sentiments généraux de l'Assemblée, les idées émises par M. Rabut et les critiques qu'il a formulées contre l'esprit et les méthodes de l'Université. Plus que personne, M. Colson est convaincu que le maintien de l'École Polytechnique est un intérêt public de premier ordre, aussi bien pour la conservation de la haute culture scientifique en France que pour celle du niveau de l'art de l'Ingénieur; mais il est profondément convaincu que, le jour où le côté purement pratique sur lequel M. Rabut insiste tant viendrait à prévaloir, l'École Polytechnique aurait cessé de vivre, même si son nom était conservé à un établissement dont les cours seraient à la science ce que la méthode Berlitz, puisqu'on en a parlé, est à la culture littéraire. Ce qui fait l'honneur de l'École, ce qui fait que tant de ses anciens élèves ont réussi, aussi bien dans les carrières où les sciences ne reçoivent pas d'application directe que dans les sciences appliquées à l'art de l'Ingénieur, c'est l'élévation de son enseignement, c'est l'effort intense qui est nécessaire pour y arriver et pour s'y maintenir en bon rang. Le grand danger de l'avenir, ce n'est pas de voir cet enseignement élevé être donné d'une manière plutôt que d'une autre, c'est de le voir disparaître devant le développement de cette idée fautive, que sa principale utilité est de servir à se débrouiller dans des applications dont on peut se tirer à bien moindres frais. Ce qui importe à l'avenir des Ponts et Chaussées

sées et des Mines, c'est qu'à côté du recrutement par le rang, qui pourrait être plus large qu'aujourd'hui à la condition d'être ouvert au pur praticien, les deux corps gardent un recrutement scientifique d'ordre élevé, et pour défendre ce recrutement, nous devons faire comprendre à l'Université, à qui incombe, plus qu'à personne, la défense de la haute culture en France, que c'est lui qu'elle compromettrait si elle absorbait l'Ecole Polytechnique, que le jour où l'Ecole disparaîtrait, le moment ne serait pas loin où les Corps des Ponts et des Mines cesseraient d'être des Corps scientifiques, qu'il n'y a pas là une querelle de boutique entre elle et nous, mais des intérêts nationaux pour la protection desquels nous devons nous associer. C'est ce que l'opinant a cherché à expliquer à M. Appell au lendemain de la conférence dont parlait M. Rabut tout à l'heure, et M. Appell a été si frappé de ces considérations, que c'est lui-même qui a engagé M. Colson à les publier à la suite de cette conférence dans la *Revue Générale des Sciences* (n° du 30 mars 1904). Sans doute, nous devons insister sur l'utilité de conserver à l'Ecole Polytechnique et à son enseignement leur caractère propre; mais pour cela, au lieu de porter notre attaque sur les tendances un peu envahissantes que l'Université a, comme tous les corps possibles, nous devons nous attacher à la convaincre que tel est l'intérêt de la culture scientifique, en même temps que celui de l'art de l'Ingénieur, que les classes de mathématiques spéciales ont bien plus à perdre, à la suppression ou à la transformation de l'Ecole Polytechnique, que la Sorbonne n'a à y gagner. Il faut l'en convaincre, car ses forces unies aux nôtres ne seront pas de trop pour résister aux attaques du prétendu utilitarisme qui, tout en protestant de son respect pour la science, veut l'embaumer dans quelques retraites honorées, et, en dehors de ces retraites, la ravalier à de simples applications, faute de comprendre l'importance de son influence sur la valeur des hommes dont elle a élargi les conceptions.

Au point de vue du recrutement des examinateurs et des professeurs de l'Ecole, nous devons certes insister pour que ces emplois, qui sont nos seuls débouchés purement scientifiques, soient attribués de préférence à ceux d'entre nous qui s'y sont préparés, qui se sont adonnés à la science, soit exclusivement, soit en même temps qu'ils continuaient à pratiquer l'art de l'ingénieur. Mais nous ne devons pas oublier qu'il ne suffit pas d'être un bon praticien, ni même d'être un homme éminent dans les sciences appli-

vaut, dans l'intérêt de l'Ecole Polytechnique, un cours bien fait par un normalien, qu'un cours médiocrement fait par un ingénieur qui n'a pas dirigé une part suffisante de ses efforts vers les travaux scientifiques et qui n'a pas fait ses preuves dans l'enseignement. Nous avons aujourd'hui des camarades dont les travaux font autorité dans la science, tout en gardant cette tendance pratique qui doit donner un caractère spécial à l'enseignement distribué à de futurs ingénieurs, civils ou militaires; il importe que nous en ayons toujours. C'est pourquoi nous avons été heureux d'entendre une voix aussi autorisée que celle de M. Lemoine exprimer l'idée que, pour garder nos positions, il faut que le plus possible d'entre nous cultivent les études scientifiques, non pas seulement au point de vue pratique, mais au point de vue théorique, et nous espérons que l'Administration saura les y aider, en donnant à ceux qui s'y montrent disposés des emplois où ils auront le temps et les moyens de poursuivre des études si profitables au bien du service comme à la force de la France.

M. le Président demande si aucun membre n'a d'autres observations à présenter.

La séance est levée à 5 heures.

IV

SÉANCES DU COMITÉ D'ADMINISTRATION

SÉANCE DU 10 FÉVRIER 1906

Membres présents : MM. *Bory, Boutteville, Colson, Godard, Janet, Jozon, Labordère, Le Conte, Lefebvre, Leprince-Ringuet, Mauris, Monestier, Quinette de Rochemont, Suquet, Tourtay.*

La séance est ouverte à 2 h. 1/4 sous la présidence de M. *Quinette de Rochemont*, doyen des Membres présents.

Sur la proposition de M. le Président, le Comité nomme par acclamation M. *Jozon* Président, M. *Delafond* Vice-Président, M. *Colson* Secrétaire, M. *Lefebvre* Trésorier.

M. *Jozon* prend la présidence. Il remercie le Comité de l'honneur qu'il lui a fait, bien qu'il craigne d'être souvent empêché, pendant les premiers mois, de prendre une part active à ses travaux, par l'Exposition de Milan où il est commissaire général pour la France. Il s'efforcera, en tous cas, de maintenir le contact entre l'Association et les chefs de service du Ministère et, pour commencer, il est prêt à faire une démarche pour obtenir que ceux-ci s'inscrivent tous parmi les Membres de l'Association.

Le Comité approuve cette proposition, et charge également son Président de faire une démarche auprès de M. le Directeur de l'Ecole des Ponts et Chaussées

siège de l'Association, dont on serait heureux qu'il fit partie.

M. Colson est chargé d'assurer la publication du *Bulletin*, en demandant au nom du Comité à M. Rabut de continuer son concours à l'œuvre qu'il a fondée avec tant de dévouement.

M. Boutteville est chargé d'organiser les tournées; il priera également, au nom du Comité, M. Séjourné de vouloir bien lui prêter le concours de son expérience et de son dévouement.

M. Lefebvre est chargé d'organiser les dîners.

Plusieurs membres demandent que le *Bulletin* contienne un compte rendu sommaire des séances du Comité. Les Membres de l'Association sauront ainsi qu'il se préoccupe des questions intéressant les corps des Ponts et Chaussées et des Mines et seront tenus au courant des projets de tournées ou de réunions.

La question de la *périodicité des réunions du Comité* est soulevée. Il est reconnu qu'il est difficile de les multiplier, pour ne pas déranger inutilement les Membres résidant en province. En principe, le Comité se réunira au moins tous les trois mois; cependant si le Bureau ne voyait aucune question à lui soumettre et si aucun Membre du Comité ou de l'Association n'en avait signalé, la date d'une réunion pourrait être reculée.

A propos des *tournées* , le Comité constate qu'il est difficile, sans troubler les services par des absences trop fréquentes, de faire régulièrement deux tournées véritables par an, comme le prévoient les statuts. Il y en aura une toute indiquée à Milan, lors de l'Exposition dont les transports constituent une partie importante. Il paraît y avoir aussi des travaux intéressants dans les Pyrénées. On devra donc organiser une grande tournée en Septembre, sur l'un ou l'autre point. D'ici là, au moment du grand Banquet où sera invité le Ministre, une visite nouvelle du Métropolitain pourrait avoir lieu, il y a là des travaux d'un intérêt exceptionnel, que l'Association n'a pas visités depuis trois ans.

Ce banquet ne peut avoir lieu avant le mois de mai. Il serait difficile de demander plus tôt au Ministre de s'engager pour une date fixe, puisque le cabinet va être démissionnaire, au moins pour la forme, après l'installation du nouveau Président, et que peut-être aussi il répugnerait à prendre un engagement avant les élections.

Il est décidé qu'en dehors du grand banquet annuel il y aura trois ou quatre dîners par an, dans les prix, de 8 à 10 francs, dont le premier devra avoir lieu le plus tôt possible.

M. Bory appelle l'attention sur les observations faites à la dernière assemblée générale, et renouvelées depuis lors à titre privé, par les camarades du service vicinal. Le Comité, en étudiant le projet de refonte des allocations aux Ingénieurs, avait reconnu qu'il y avait sensiblement compensation, dans le projet du Ministre, entre l'élévation des traitements fixes et la diminution imposée aux camarades recevant des indemnités départementales ou communales. Mais si on diminue de 500 francs, comme cela a été dit, les relèvements de traitements, il y aura une perte réelle; il faudrait donc prier le Ministre de maintenir son premier projet.

Plusieurs membres considèrent le principe du projet comme excellent tout en faisant remarquer

que peut-être un relèvement des traitements fixes aussi accentué que celui que projetait l'administration soulèverait des critiques extérieures. En tous cas, il grossirait beaucoup les émoluments des très petits services ordinaires, où il y a peu à faire, et laisserait bien peu d'argent disponible pour rémunérer convenablement les gros services spéciaux, où sont les postes les plus importants du corps. Une réduction de 500 fr. sur les uns, permettant de mieux payer les autres, paraît donc juste; mais il ne faudrait pas qu'elle portât préjudice aux services vicinaux, qui sont aussi des services chargés et intéressants. Il faudrait donc rendre à ceux-ci l'équivalent des 500 fr., en relevant le chiffre à partir duquel la déduction prévue sur le traitement fixe passerait du tiers à la moitié des allocations départementales; on aurait ainsi l'avantage d'atténuer cette déduction, qui est indispensable pour que la réforme s'équilibre, mais peut soulever les susceptibilités de certains Conseils Généraux.

M. Janet ne pense pas que le relèvement des traitements soulève aucune critique au Parlement, où la consolidation des frais fixes a été au contraire souvent réclamée, pourvu qu'aucun crédit nouveau ne soit nécessaire. Quant aux Conseils Généraux, on ne saurait craindre de les froisser, si on explique bien que l'État n'encaissera aucune fraction de leurs versements et se bornera à réduire les émoluments qu'il verse, sur ses propres crédits, à ceux de ses fonctionnaires à qui il ne réclame pas tout leur temps.

M. Labordère croit bon de remédier à l'insuffisance actuelle des émoluments des services spéciaux.

M. Bory ne tient pas à une forme plutôt qu'à une autre; que l'on maintienne les chiffres primitifs pour les traitements fixes, ou qu'on diminue les déductions faites en raison des allocations départementales, peu importe, pourvu que l'on maintienne, pour les services vicinaux, les situations actuelles, que le projet primitif n'entamait que dans des cas exceptionnels.

Le Comité décide que son bureau fera une démarche dans ce sens au Ministère.

La séance est levée à quatre heures.

Le Président,

M. JOZON.

Le Secrétaire,

G. COLSON.

COMPOSITION DU COMITÉ

Il résulte des élections qui ont eu lieu à l'assemblée générale du 3 Février 1906 et à la séance du 10 février que celui-ci est ainsi composé pour l'année 1906.

Ingénieurs résidant à Paris

MM. QUINETTE DE ROCHEMONT, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.	} à la fin de 1906
LEFEBVRE, Elève-Ingénieur des Ponts et Chaussées.	
MM. BOUTTEVILLE, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.	} Sortant à la fin de 1907
DELAFOND, Inspecteur général des Mines.	
MONESTIER, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.	

MM. JOZON, Inspecteur général des Ponts et Chaussées. }
 COLSON, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. } Sortant
 MAURIS, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. } à la fin
 JANET, Ingénieur en chef des Mines. } de 1908

Ingénieurs résidant hors Paris

MM. GODARD, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (Caen). }
 TOURTAY, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (Mâcon). } Sortant
 ARMAND, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées (Avignon). } à la fin
 LEPRINCE-RINGUET, Ingénieur ordinaire des Mines (Arras). } de 1906

MM. PAVILLIER, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (Marseille). }
 LE CONTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées (Mayenne). } Sortant
 BORY, Ingénieur des Ponts et Chaussées (Fontainebleau). } à la fin
 de 1907

MM. SUQUET, Ingénieur des Ponts et Chaussées (Langres). }
 LABORDÈRE, Ingénieur des Ponts et Chaussées (Bayonne). } Sortant
 à la fin
 de 1908

Bureau du Comité

MM. JOZON, *Président* ;
 DELAFOND, *Vice-Président* ;
 COLSON, *Secrétaire* ;
 LEFEBVRE, *Trésorier*.

SÉANCE DU 26 MAI 1906

La séance est ouverte à 1 heure, sous la présidence de M. Delafond.

Présents: MM. Bury, Boutteville, Colson, Janet, Le Conte, Lefebvre, Leprince-Ringuet, Mauris, Monestier, Suquet, Tourtay.

Excusés: MM. Jozon, Pavillier, Quinette de Rochemont.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

Le Comité décide que ce procès-verbal sera inséré au *Bulletin*. Le prochain *Bulletin* contenant le compte rendu de l'Assemblée générale sera envoyé à tous les ingénieurs en activité de service, même ne faisant pas partie de l'Association; les autres, aux membres de l'Association seulement.

Le Comité charge son bureau d'inviter M. le Ministre à présider le prochain banquet, pour lequel on prendra son jour. Une tournée sur le Métropolitain sera organisée la veille et le lendemain.

M. Rouville avait exprimé le désir que le dîner fut organisé à temps pour coïncider avec la remise à M. Séjourné du prix qu'il a fondé et que le ministre a décerné, sur l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, à l'auteur des grands ponts de Toulouse, de Luxembourg, etc. Mais il n'a pas été pos-

sible de faire les convocations en temps utile.

Le Comité est mis au courant des démarches faites par son Président, à la suite de la dernière séance, au sujet du projet de remaniement des traitements et des derniers renseignements reçus sur la situation de la question. Il semble que le décret soumis au Conseil d'Etat doive être retiré et un nouveau projet présenté afin de diminuer un peu les relèvements des traitements fixes qui avaient soulevé des critiques, d'atténuer les réductions corrélatives des indemnités départementales et de prendre des mesures pour éviter que les dépenses de loyer et de frais de bureau, prises par l'Etat à sa charge dans le nouveau système, ne grossissent au-delà des prévisions.

M. Janet considère comme certain que le relèvement des traitements ne soulèvera aucune difficulté à la Chambre, s'il est limité à la consolidation de la partie des frais fixes ayant le caractère d'émoluments et n'implique pas de crédits nouveaux. Il demande si les intentions de l'administration sont connues en ce qui concerne les ingénieurs des mines, dont les frais fixes sont aujourd'hui moindres que ceux des ingénieurs des ponts et chaussées.

M. Delafond répond qu'il a toujours été annoncé qu'on prendrait la même mesure pour les mines; s'il faut une augmentation de crédit, on y ferait face en taxant les examens des conducteurs d'automobiles, qui accroissent considérablement aujourd'hui le travail du service. On trouverait là les ressources nécessaires.

M. Tourtay signale l'inconvénient de la prolongation de la situation provisoire, dans laquelle on réduit les frais fixes, pour ne pas créer de nouveaux droits acquis, sans que les allocations qui compenseraient la réduction, notamment pour les ingénieurs auxiliaires et sous-ingénieurs faisant fonctions d'ingénieurs, puissent encore être accordées.

Le Comité croit très utile, en tout cas, que le traitement de début des ingénieurs ne soit pas inférieur au chiffre de 4,500 francs qu'atteignent les ingénieurs auxiliaires. C'est une condition nécessaire pour établir une échelle raisonnable et pour rendre possible, dans l'avenir, un recrutement rationnel par le rang, en permettant de nommer ingénieur des ingénieurs auxiliaires sans que leurs émoluments soient diminués.

M. Leprince-Ringuet avait pensé qu'au moment où le projet d'interdire aux ingénieurs des mines de passer au service des compagnies qu'ils ont contrôlées a été annoncé, le Comité aurait pu faire une demande pour

obtenir que l'honorariat fût accordé à ces ingénieurs. Il trouve fâcheux qu'ils perdent complètement le fruit du travail qui leur a permis d'entrer dans le corps, et s'il n'a pas insisté pour que le Comité soit convoqué, c'est que le bureau n'a pas paru accueillir cette idée.

Plusieurs Membres répondent qu'il eût été bien difficile de demander qu'on appliquât aux ingénieurs entrant dans les compagnies minières une autre règle que celle qui est en vigueur pour ceux qui entrent dans les compagnies de chemins de fer. Sans doute, l'expérience prouve que c'est généralement aux ingénieurs qu'elles ont trouvé fermes et vigilants dans leur service de contrôle que les compagnies s'adressent quand elles ont besoin de concours sérieux pour diriger leurs propres affaires. Mais il ne suffit pas que ces changements de situation se fassent dans des conditions correctes au fond, il faut aussi éviter qu'ils donnent lieu à des soupçons fondés en apparence, et pour la dignité des ingénieurs il vaut mieux voir interdire des passages trop prompts du service du contrôle à celui de la compagnie contrôlée, qui peuvent choquer l'opinion.

La séance est levée à 2 h. 1/2.

Le Secrétaire,
C. COLSON.

Le Vice-Président,
DELAFOND.

SÉANCE DU LUNDI 25 JUIN 1906

La séance est ouverte à la suite du banquet à 10 h. 1/2 du soir, sous la présidence de M. Jozon.

Présents : MM. *Armand, Colson, Delafond, Le Conte, Lefebvre, Leprince-Ringuet, Maurice, Monestier, Pavillier, Quinette de Rochemont, Suquet.*

Excusés : MM. *Bory, Boutteville, Labor-dère.*

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

Le Comité examine les diverses idées mises en avant pour la grande tournée de septembre. Il résulte des renseignements pris que les travaux signalés dans le Midi de la France seront plus intéressants à voir l'année prochaine. L'exposition coloniale de Marseille et l'exposition de Milan offriront, au contraire, un champ d'études intéressant. Les installations électriques de la Société du littoral méditerranéen et celles de la Lombardie méritent toute l'attention des ingénieurs; la visite des ports de Marseille et de Gènes est toujours instructive. On reviendrait par le Simplon.

La seule objection est tirée du fait qu'un

certain nombre d'ingénieurs ont déjà fait en partie ce voyage l'année dernière, à l'occasion du Congrès de navigation; mais les conversations tenues ce soir avec un grand nombre de camarades ont montré que l'opinion générale était, malgré cela, très favorable au projet de tournée en Provence et en Lombardie.

Le Comité adopte ce projet; la tournée durerait une dizaine de jours, par exemple du samedi 8 septembre au lundi 17 ou du 15 au 24.

Il est entendu que M. Pavillier se concertera avec M. Cordier pour la visite des usines de force motrice et que M. Mauris verra quelles facilités on peut obtenir sur les chemins de fer italiens.

M. Lefebvre signale l'augmentation de travail qui résulte, pour M. Maillot, du fait que c'est maintenant lui qui fait le service des tournées, pour lequel une allocation spéciale était allouée à un agent du bureau de M. Rabut, et du développement considérable du service des abonnements. M. Maillot n'a presque pas usé de la faculté de se faire aider aux frais de l'association admise par le Comité. Il serait donc légitime d'accroître son allocation.

Le Comité est d'avis qu'il y a lieu d'augmenter de 300 francs l'allocation attribuée à M. Maillot, en y comprenant l'allocation pour les tournées et les dépenses de travaux exceptionnels, qui resteraient à sa charge.

M. Suquet appelle l'attention du Comité sur les réclamations qui ont été formulées au sujet de la répartition entre les ingénieurs et les conducteurs des allocations versées par les départements et les communes pour travaux confiés au service des ponts et chaussées. Il rappelle que le décret du 10 mai 1854 annonçait qu'un arrêté ministériel fixerait cette répartition. Une circulaire du 1^{er} décembre 1856 a fait connaître que la question n'avait été réglée jusque là que par des décisions d'espèce, que la règle habituelle était d'allouer 20 0/0 aux agents sous les ordres des ingénieurs et de partager le surplus entre l'ingénieur ordinaire et l'ingénieur en chef et qu'il y avait lieu d'attendre une plus longue expérience pour statuer définitivement.

Plusieurs membres font remarquer qu'il est bien difficile de statuer d'une manière générale. Quand il s'agit de travaux très simples, que le conducteur exécute sous la simple surveillance des ingénieurs, c'est à lui que devrait aller la majeure partie des allocations. Quand il s'agit, au contraire, de contrôler un service de tramways, les ingénieurs seuls peuvent discuter les

contrats, formuler une appréciation autorisée sur la marche de l'exploitation et exercer une action utile sur les concessionnaires ; le rôle des agents subalternes se borne souvent à des constatations de fait et à des copies et leur part dans les allocations est alors nécessairement assez restreinte. Si parfois elle l'est trop, c'est qu'une fraction excessive des frais de contrôle (40 0/0 dans certains cas) est retenue pour les bureaux des préfectures.

Le Comité charge son bureau de suivre la question si un projet d'arrêté devait être élaboré.

M. Le Conte demande si, en présence de l'ajournement de la réforme des traitements, il n'y aurait pas lieu de demander que le prélèvement fait il y a quelques années sur les frais fixes soit supprimé pour les ingénieurs en chef et ingénieurs de 1^{re} classe, comme il l'a été pour ceux de 2^e et de 3^e classes.

M. le Président répond que la réforme des traitements ne paraît pas ajournée à longue échéance. Le décret va seulement être remanié pour être soumis de nouveau au Conseil d'Etat.

La séance est levée à 11 h. 1/2.

Le Secrétaire,

C. COLSON.

Le Président,

M. JOZON.

V. — SERVICES DIVERS DE L'ASSOCIATION

ABONNEMENTS. — L'importance des abonnements collectifs va sans cesse en croissant, comme le montre le tableau ci-dessous :

	1904	1905	1906
Nombre de membres de l'association participant aux abonnements	127	137	145
Nombre des abonnements cumulés	272	450	498
Nombre des périodiques qui y donnent lieu	27	47	45
Nombre de numéros expédiés	1.900	3.000	3.600
Nombre de fiches pour les transmissions successives	11.400	18.000	21.600
Montant total des abonnements	1.800 f.	3.000 f.	3.638 f.

Quelques camarades se sont plaints d'irrégularités dans les transmissions. Le Comité insiste vivement auprès de tous, pour que les plus grands efforts soient faits pour éviter des retards qui compromettraient le succès d'une organisation si appréciée. Tous les membres de l'association sont instamment priés de ne pas dépasser le délai d'une semaine pendant lequel chacun a le droit de garder les numéros destinés à être transmis à

d'autres et de prendre toutes les précautions pour éviter qu'ils soient salis ou détériorés.

TOURNÉES. — L'Association a organisé les 25 et 26 Juin une tournée aux environs de Paris dont le programme a été soumis à l'approbation de M. le Ministre des travaux publics.

Le nombre des membres qui y ont pris part a été d'une centaine.

Le 25 Juin, la matinée a été consacrée à la visite des ouvrages du Métropolitain, aux abords du pont d'Austerlitz (travaux métalliques en courbe, pont métallique sur la Seine) et à la place St-Michel (chantier de montage d'un caisson métallique) — L'après-midi, après être descendu dans les fouilles du quai de la Cité où la mise au jour des fondations du premier mur d'enceinte de Lutèce a fait découvrir des sculptures et inscriptions d'un haut intérêt, le groupe des camarades a parcouru la ligne n° 7 en construction depuis les Halles jusqu'à la gare du Nord.

Le 26, grâce à un train spécial mis à la disposition de l'Association par la Société des Tramways Nord-Parisien, le matin le groupe des camarades a pu visiter l'Usine de la Société d'Electricité de Paris à Saint-Denis. (Turbines à vapeur de 8,500 chevaux avec génératrice de 6,000 kilowats) et l'après midi, après un déjeuner au bord du lac d'Enghien, les chantiers de construction du Pont en maçonnerie sur la Seine de la ligne de St-Ouen-les-Docks à Ermont, qu'exécute en ce moment la Compagnie des Chemins de fer du Nord (Six arches elliptiques de 27,50 et 38,50 de portée).

Des notes détaillées sur les travaux visités au cours de la tournée seront publiées dans les *Annales* des Ponts et Chaussées.

Une tournée en Provence et à l'exposition de Milan, avec retour par le Simplon, sera organisée en Septembre, suivant la délibération du Comité du 25 Juin 1906 (voir page 12 ci-dessus).

DINERS. — Un dîner auquel ont pris part une quarantaine de camarades a eu lieu le 5 Mars.

En Mai, il n'en a pas été organisé, par le P. C. M. pour ne pas faire double emploi avec le dîner qui a suivi, conformément à la tradition, l'Assemblée Générale de la Société amicale de secours des Ingénieurs, le 26 Mai.

Un Banquet que M. le Ministre des Travaux publics nous a fait l'honneur de présider a eu lieu entre les deux journées de la tournée de Paris, le 25 Juin 1906.

Le prochain dîner de l'Association aura lieu deux mois après la tournée de Septembre, c'est-à-dire vers la fin de Novembre.

VI. — COMPTE RENDU DU BANQUET

PRÉSIDÉ PAR M. LE MINISTRE

Ce banquet a eu lieu au Palais d'Orsay. Outre M. Louis Barthou, Ministre, et M. Léon Barthou, Directeur du Cabinet au Ministère, les 158 camarades dont les noms suivent ont pris part à cette réunion.

Alby, Alexandre, Armand Arnaud (Jean), Aubin, Badoureau, Barbet, Barrillon, Batard-Razelière, Bauchal, Beaugey, Bechmann, Becker, Bernard, Bertrand (Léon), Bertrand (Vital), Bienvenue, Biette, Bloch, Bodin, Boreux, de Boulongne, Bourgeois, Bourguignon, Boutteville, Bouvaist, Bret, Breuillé, Cadart (Gaston), Caillez, Caldaguès, Carlier, Castaing, Chagnéraud, Chastellier, Chesneau, Claveille, Clerc, Colson, Constantin, Cornac, Crahay de Frauchimont, Delafond, Delestrac, Derome, Desroche, Devos, Doërr, Doniol, Drogue, Dubreuque, Dumur, Étève, Eguier, Eymar, Faure, Ferrus, Gariel, Garreta, Goupil, Gubian, Guignard, Guillemoto, Guillet, Guillot, Henriot, Henry, Heude, Heurteau, Huet, Humbert, Imbs, Jacquerez, Jacquinet, Jozon, Jullien, Juncker, Kleine, Labbaye, Lallemant, de Larminat, Laurent, Lebert, Le Conte, Lefebvre, Legay, Le Grain, Leprince-Ringuet, Leroux, Lethier, Levesque, Loche, Locherer, Luneau, Mahieu, Mauris, Mazerolle, Mazoyer, Meunier, Michel, Moissenet, Monestier, Monet, Monmerqué, Mussat, Naudé, Nicolas, Oppenheim, Ourson, Paul, Pavillier, Pellé (Max), Pellé (Carl), Pérouse, Petsche, Pihier, Poulet, Pouyanne, de Préaudeau, Quellenec, Quinette de Rochemont, Rabut, Râteau, Regimbeau, Renardier, Renault, Rézal (Jean), Richard, Rogier, Roth, Rousseau, Rouville, Salles, Samson, Schoendœrffer, Séjourné, Sentillies, Sigault, Siegler, Stablo, Strohl, Suquet, Thérel, Thiollière, Thoux, Toulon, Verrière, Vidal, Viennot, de Volontat, Weiss (Eug.), Weiss (Paul), Wender, Wickersheimer, Widmer (Ed.), Widmer (Maurice), Zeiller, Zürcher.

Au dessert, M. Jozon, Président de l'Association, a pris la parole en ces termes :

Monsieur le Ministre,

Vous nous avez fait un grand honneur en acceptant l'invitation que nous vous avons adressée, et mon premier soin est de vous en remercier au nom de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, et de vous adresser nos souhaits de bienvenue parmi nous.

Et, puisque pendant quelques heures vous allez être notre hôte, permettez-moi de vous faire connaître brièvement ce qu'est notre Société.

L'article 2 de nos statuts indique que le but de l'Association est de resserrer, au moyen de réunions et de publications, les liens qui unissent les ingé-

nieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et d'assurer à chacun d'eux l'appui moral de tous.

Et l'article 21 prévoit que les sociétaires feront en commun des tournées d'étude en France et à l'étranger.

Notre Société est toute récente ; elle s'est fondée en vertu de la loi sur les Associations. Elle date de 1902. Mais il existait depuis longtemps entre les ingénieurs de l'Etat une camaraderie qu'on leur a souvent reprochée, et qu'on aurait mieux fait d'imiter. Quoi de plus naturel, quoi de meilleur que les liens qui se forment à vingt ans entre jeunes gens qui ont subi avec succès les mêmes examens, qui suivent les mêmes études, qui sont destinés à la même carrière ? Au lieu de se jalouser, de se combattre pendant toute la durée de leur existence, ils s'estiment, ils s'entraident. N'est-ce pas là de la bonne, de la haute fraternité, et comment leur faire grief d'avoir réalisé ce que se proposent les associations ouvrières, les syndicats de toute sorte qui se forment en ce moment sur tous les points de la France et qui ont pour but de concentrer les forces de ceux qui ont même origine, même destinée, mêmes intérêts et de les mieux équiper dans le combat pour l'existence.

On dit que toutes les maladies sont contagieuses. La bonne santé l'est également. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, après s'être réunis pour affronter les luttes de la vie, ont pensé que ceux qu'ils avaient sous leurs ordres, que tous les employés du corps des Ponts et Chaussées et des Mines devaient être traités comme eux, et vous savez, Monsieur le Ministre, que non seulement tous les fonctionnaires des Travaux publics, mais même les cantonniers qui ne sont que des ouvriers, sont secourus en cas de maladie et d'accident, et que, lorsque l'âge de la vieillesse a sonné pour eux et qu'ils ne peuvent plus gagner leur vie, ils jouissent de ces pensions de retraite qu'on cherche en ce moment à assurer aux autres travailleurs. De ce côté encore, les sentiments de solidarité qui ont animé depuis longtemps les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ont profité à ceux qui sont placés sous leurs ordres.

Voilà le premier point, Monsieur le Ministre, que nous nous sommes proposé : c'est le côté social et humanitaire de notre Association.

Le second n'est pas moins important : il concerne la culture scientifique, la valeur professionnelle des ingénieurs.

Un grand corps comme celui des Ponts et Chaussées ne peut remplir le rôle qu'il est appelé à jouer dans notre pays qu'à la condition de se maintenir à la hauteur des fonctions qui lui sont attribuées. Il faut qu'il connaisse toutes les méthodes nouvelles, qu'il suive les progrès de la science, qu'il soit au courant de ce qui se passe non seulement en France, mais à l'étranger. On a souvent reproché aux industriels et aux commerçants français de ne pas assez voyager. La Société des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'a pas voulu qu'on pût lui faire le même reproche ; elle a organisé des tournées qui permettent de voir les ouvrages au moment même de leur exécution et d'en discuter le mérite avec ceux qui les ont projetés, qui les dirigent ; elles constituent sur le lieu même des travaux, des sortes de congrès où chacun profite de la valeur technique et de l'expérience des autres.

Il semble du reste qu'en présence des transforma-

tions incessantes qu'amènent les besoins nouveaux de la Société et les progrès merveilleux des sciences appliquées jamais le moment n'a été plus propice pour que ces congrès présentent un puissant intérêt. On croyait, il y a quelques années, qu'on était arrivé à un état de quasi perfection pour les ouvrages qui relèvent du Ministère des Travaux Publics. Il n'en est rien, on s'en aperçoit tous les jours. Les routes que l'on considérait comme un peu abandonnées voient leur importance s'accroître d'une façon inattendue ; la circulation des automobiles vient encore de leur donner un regain d'actualité, et il faut que, dès maintenant, nous songions à perfectionner leur entretien et peut-être à modifier leur mode de construction. Il suffit du reste de passer la frontière pour s'apercevoir qu'il y a route et route, comme il y a fagot et fagot. Au delà des Vosges, au delà des Alpes, au delà des Pyrénées, nous pouvons nous promener sur les voies terrestres sans craindre de comparaison. C'est une raison de plus pour que nous perfectionnions encore nos méthodes et que nous sachions conserver le premier rang que nous avons su conquérir.

On avait dit, pendant longtemps, que les canaux et les rivières avaient fait leur temps et que les chemins de fer les avaient relégués à un rang dont ils ne pouvaient plus sortir. On s'est aperçu, au contraire, que, pour les transports des marchandises lourdes, ces voies anciennes qu'on avait trop négligées pourraient rendre de grands services, et actuellement, dans tous les pays d'Europe, aussi bien en France qu'en Italie, en Autriche, en Allemagne, en Belgique, on se préoccupe avec une ardeur nouvelle non seulement de perfectionner ce qui existe, mais encore d'augmenter le réseau des voies navigables.

Dans nos ports de mer, avec les dimensions toujours croissantes des navires, toutes leurs installations sont insuffisantes ; il faut approfondir les chenaux, élargir et allonger les écluses et les formes de radoub, construire de nouveaux quais à grande profondeur. Tout est à améliorer et beaucoup aussi à créer de toutes pièces.

Quant aux chemins de fer, on peut dire que chaque jour oblige à de nouveaux perfectionnements dans la construction, dans les voies, dans le matériel, dans les moteurs à vapeur, à pétrole, électriques, et que les ingénieurs ne doivent jamais considérer leur dernier travail, quelque satisfaisant qu'il puisse paraître, que comme un ouvrage provisoire à remplacer demain par un type meilleur.

Ainsi, Monsieur le Ministre, notre Société s'efforce de répondre à deux besoins : l'un de solidarité et l'autre d'études.

Je crois que, des deux côtés, elle peut rendre quelques services non seulement à ses membres, mais à l'intérêt général auquel la valeur morale et technique des ingénieurs est intimement liée.

Je vous demande la permission, Monsieur le Ministre, de m'arrêter ici et de porter votre santé.

Je lève mon verre, Messieurs, en l'honneur de M. Barthou, Ministre des Travaux Publics, en l'honneur, comme on disait autrefois, du Grand Voyer de France, dont nous sommes les dévoués collaborateurs. (*Applaudissements répétés.*)

M. le Ministre a répondu à M. le Président par l'allocation suivante :

Messieurs,

En acceptant de prendre, ce soir, dans votre banquet fraternel la place que je vous remercie de m'y avoir offerte, j'ai moins voulu, soyez-en sûrs, exercer un honneur que vous apporter le témoignage personnel de mon estime, de ma sympathie et de mon entier dévouement. (*Applaudissements.*)

Le Président de votre Association vient d'en déterminer le caractère, l'objet et l'utilité avec un bonheur d'expressions que je ne saurais me flatter d'égaliser. Il a exposé à merveille le double but de solidarité et d'étude que vous poursuivez, et comment les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines ont revendiqué, à la suite de la grande loi de 1901, le droit de se rapprocher, de se réunir et de se soutenir qui appartient dans notre pays à toutes les forces sociales. Je ne peux qu'applaudir à ces paroles et je vous prie d'interpréter ma présence ici (je crois que je suis le premier ministre des Travaux publics qui assiste à vos réunions) comme le meilleur témoignage de la sollicitude très sincère dont je suis animé à l'égard de votre Association. (*Nouveaux applaudissements.*)

M. Jozon parlait de la camaraderie qui unit les ingénieurs et il rappelait qu'on la leur a quelquefois reprochée.

Ces reproches n'ont pas toujours revêtu le caractère tout particulier que M. Jozon leur prêtait. Je ne veux pas dire que ces critiques aient toujours été justifiées. Je ne veux pas dire non plus, puisque je tiens à ne pas trahir ma pensée, que cette camaraderie n'ait pas donné lieu quelquefois à des observations méritées. Mais je dois constater qu'il y a eu souvent de la jalousie de la part de ceux qui vous reprochaient cette camaraderie.

Pour ma part, Messieurs, si elle s'exerçait toujours dans les conditions et en vue du but, où elle s'affirme ce soir, je ne pourrais que vous en louer sans réserves. Vous avez raison d'unir vos efforts de vous rapprocher, de venir au secours les uns des autres, de faire entendre votre voix et de puiser dans l'association une force plus grande non seulement pour vous entraider mais encore pour défendre et pour faire valoir vos revendications légitimes.

M. Jozon définissait aussi le caractère d'étude que présente votre société. En terminant son allocution discrète et charmante, il s'excusait de l'avoir un peu trop prolongée. Je lui ai dit que je le regrettais, et c'est, Messieurs, un regret très sincère que j'ai exprimé à ce moment. Je ne doute pas que vous n'ayez été en effet, comme moi, moins séduits par la clarté de son langage. Si vous connaissez tous à merveille les choses qu'il vous a dites, vous avez goûté le plaisir de les entendre exprimer à la perfection. Quant à moi j'y ai eu celui d'une leçon excellente. Mon ami, M. le Ministre de l'Intérieur, disait, il y a quelques jours à la tribune de la Chambre, qu'on est toujours à l'école. Je ne me suis pas plaint d'être à l'école ce soir, puisque j'y ai retrouvé, entendu et admiré le maître qu'est le président de votre association. (*Applaudissements répétés.*)

Une association ne se caractérise pas seulement par son objet et par son utilité, par le but qu'elle poursuit ; j'ose dire qu'elle se manifeste surtout par l'homme qu'elle met à sa tête. Le meilleur éloge qu'on puisse faire de vous, c'est que vous avez choisi le premier ingénieur de France, celui qui, par son expé-

public, non seulement mérite votre confiance, mais est digne aussi de la plus haute sympathie du Gouvernement de la République. (*Applaudissements*).

Quand il parlait des routes et de la navigation, il évoquait sans le vouloir les fonctions qu'il a exercées au ministère des Travaux publics avec tant de distinction. Il jetait un regard sur le passé et il ouvrait aussi une large route vers l'avenir. M. Jozon vous disait ce que les routes et ce que les canaux sont devenus. Il vous rappelait qu'il y a toujours quelque chose à apprendre, quelque chose à voir, quelque chose à faire. Pendant qu'il parlait de l'industrie automobile, à laquelle j'irai demain, dans la Sarthe, témoigner les sympathies du Gouvernement de la République, je me demandais si l'avenir ne nous réservait pas quelque surprise d'un autre ordre et si, après la conquête des routes et des fleuves terrestres, nous n'aurions pas à enregistrer la conquête des airs et si, dans quelques années, très prochaines peut-être, mon collaborateur et ami, M. Charguéraud, n'aurait pas à ajouter la direction des airs à celle des routes, de la navigation et des mines.

Vous avez donc raison, Messieurs, de vous réunir, d'étudier et de vous instruire. Si j'ai été bien renseigné sur vos faits et gestes, je crois savoir que vous avez visité aujourd'hui les travaux du Métropolitain et que demain vous visiterez les grandes usines électriques et les travaux de la Compagnie du Nord, à Epinay. Vous aurez vu beaucoup de choses et vous aurez appris quelque chose. Nous avons tous toujours quelque chose à connaître. Vous avez vous-mêmes, qui êtes des maîtres ou des apprentis sur le point de passer maîtres, beaucoup à apprendre en matière de travaux.

Les grands travaux ne sont pas terminés dans notre pays. Il y a encore des chemins de fer internationaux à construire... Mon collaborateur et ami, M. Perouse, sourit ! Je profite de l'occasion pour lui dire que j'ai reçu aujourd'hui la visite de l'ambassadeur d'Espagne pour un certain Pyrénéen qu'il connaît bien.

Je crois que, en matière de ports, nous ne sommes pas non plus au bout de nos efforts.

Mais j'estime que, à côté des grands travaux qui sollicitent ainsi votre attention, il en est d'autres, d'un ordre en apparence moins important, qui doivent aussi retenir votre sollicitude et auxquels vous devez vous appliquer. Après les grands chemins de fer internationaux et nationaux, il y a à construire des chemins de fer d'intérêt local, des tramways. Personne parmi vous n'ignore quelle force ces voies nouvelles apportent au développement de la vie économique du pays. J'appelle sur ce point votre attention.

Et puisque vous êtes une association des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, je m'adresse aussi aux ingénieurs des mines. On a beaucoup parlé d'eux dans ces derniers temps ; on en a dit beaucoup de mal et un peu, trop peu, de bien. Comme ministre des travaux publics, je n'ai pas eu à en dire de mal, et j'ai eu plaisir à en dire beaucoup de bien. Dans des circonstances récentes, soit au moment de la catastrophe de Courrières, soit dans certaines opérations qui ont suivi, on a pu critiquer leur attitude : une enquête a été ouverte, qui se poursuit et aussi une instruction judiciaire, dont je ne veux rien dire. Je constate, simplement, à ma très grande satisfaction, qu'il n'y a pas d'inculpés. J'ai la conviction très profonde qu'à

une date très prochaine l'autorité des tribunaux rendra à nos collaborateurs la justice qui leur est due ; et le Ministre des travaux publics ne sera pas embarrassé pour renouveler l'hommage qu'il leur a déjà rendu à la tribune, et pour rappeler que, dans cette catastrophe épouvantable il n'a pu, lui, que constater leur sang-froid, leur courage et, pourquoï hésiter devant le mot ? leur admirable héroïsme (*Vifs applaudissements*).

Ceux-ci, Messieurs, ont de grandes questions à résoudre. Personne n'ignore parmi vous le rôle social que les ingénieurs des mines peuvent jouer. Mais d'autres aussi et vous tous, Messieurs, avez ce même rôle à remplir.

Il y a quelques instants, je causais avec mon voisin de gauche, M. Quinette de Rochemont. Car ce sera pour moi l'un des profits durables de cette réunion, que j'ai pu alterner dans des conversations également intéressantes et avec M. Jozon à ma droite et M. Quinette de Rochemont à ma gauche... M. Quinette de Rochemont est un livre ouvert dans lequel on peut à pleines mains puiser les souvenirs, les renseignements et les leçons. Il me disait donc (je ne trahis aucun secret, il peut en être certain) que l'ingénieur d'aujourd'hui ne ressemble pas tout à fait à l'ingénieur qu'il avait pu connaître autrefois. Il paraît que M. Quinette de Rochemont a rencontré des ingénieurs qui, dans la vie ordinaire et dans les relations sociales affectaient une certaine rigueur, dirai-je un ton hautain et dédaigneux ? qu'ils ne se mêlaient pas facilement à la vie de leurs contemporains. Je sais bien que mon voisin disait que la faute en était quelquefois aux contemporains plus qu'aux ingénieurs ; et il me rappelait à ce propos un plaisant souvenir. C'était au Havre, où l'on voulait établir des voies ferrées sur les quais. Un ministre s'était déplacé. La conversation languissait parce que l'ingénieur en chef n'avait pas eu jusque là le droit d'adresser directement la parole au Président de la Chambre de Commerce.

Lorsqu'il lui fallait correspondre avec lui pour toute affaire officielle, il devait s'adresser au Préfet qui servait d'intermédiaire. Quelqu'un fit observer qu'il serait bien plus simple de permettre à l'ingénieur en chef d'adresser directement la parole au président de la Chambre de commerce. Cela fut fait et à cette délibération muette succéda une conversation qui eut pour effet de résoudre des questions qui étaient suspendues depuis plusieurs années.

Depuis, les ingénieurs ont acquis le droit de s'adresser directement aux présidents de Chambres de commerce, mais ils ont en même temps acquis un droit plus important, celui de s'adresser au peuple, ils peuvent aller vers lui, ils peuvent lui parler, et, pour exprimer d'un mot toute ma pensée, je dirai que vous devez tous, Messieurs, contribuer dans une large mesure à l'éducation de la démocratie française.

Vous êtes, par vos origines, par vos études, par votre méthode de travail, vous êtes un corps d'élite.

Vous le dites vous-mêmes, et, puisque je suis votre chef, je m'associe volontiers au juste hommage que vous savez vous rendre... (*Rires*). Mais ces qualités ne vont pas sans quelques obligations et je crois que l'une des plus impérieuses doit consister pour vous à vous rendre compte du mouvement qui entraîne de plus en plus la France vers la démocratie.

Ces forces ouvrières, ces forces syndicales, dont parlait il y a quelques instants M. Jozon, ne doivent

pas être considérées par vous comme des ennemies et comme des institutions hostiles; vous devez au contraire les considérer comme des collaborateurs, les amener à vous, les rapprocher de vous par la bienveillance, par l'esprit de justice, par l'esprit de solidarité. Vous devez aller au peuple pour l'élever, pour l'enseigner et pour le servir. (*Applaudissements*). Je ne doute pas que vous y soyez tout à fait disposés et je suis certain que vous saurez remplir avec un zèle égal vos devoirs envers le gouvernement. Je veux dire (si vous me permettez, puisque nous sommes presque entre camarades, d'exprimer ma pensée tout entière) je veux dire que votre rôle et votre devoir ne s'épuisent pas avec les obligations techniques de la fonction que vous remplissez.

A l'heure où le Gouvernement de la République se préoccupe si justement d'assurer des économies par la simplification des services, je m'adresse avec confiance aux ingénieurs qui m'entendent. M. Jozon, s'il parlait tout à l'heure avec enthousiasme des routes françaises qui peuvent supporter la comparaison avec les routes des pays étrangers, parlait d'une voix mélancolique de nos ports, pour lesquels on ne fait pas les travaux nécessaires.

On ne fait pas ces travaux parce qu'on manque d'argent. Si cela dépendait du seul ministre des Travaux publics, il mettrait des millions à votre disposition, parce qu'il aurait la certitude profonde qu'ils serviraient à l'intérêt général du pays. Mais il a un collaborateur qui est trop souvent un adversaire, c'est le ministre des Finances qui refuse les crédits qu'on lui demande, non certes, Messieurs! par un sentiment d'hostilité préconçue, mais parce qu'il a le souci de l'équilibre général du budget. Comme le Ministre des Travaux publics serait heureux s'il pouvait dire au Ministre des Finances que ses ingénieurs dont on blâme quelquefois la prodigalité, estiment qu'il y a des simplifications à faire dans les services, des réformes à accomplir, des économies réaliser, et que l'argent mal réparti ou mal dépensé d'un côté peut servir utilement, de l'autre, aux grandes entreprises que le pays attend!

Vous me pardonnerez, Messieurs, de vous adresser cet appel; il est dans ma fonction, il est dans mon devoir, et je suis certain qu'il sera entendu.

Je veux aussi avoir la conviction que les uns et les autres vous remporterez de ce banquet cette impression que celui qui est à votre tête, loin d'être un adversaire ou un indifférent, est pour vous le premier de vos collaborateurs et qu'il revendique beaucoup moins l'honneur de se dire votre chef que le droit de s'appeler votre ami. (*Applaudissements*).

M. Quinette de Rochemont (qu'il me pardonne de le mettre en cause une dernière fois; mais c'est la loi des improvisations qu'elles empruntent leurs éléments aux discours prononcés et aux conversations saisies au passage!) M. Quinette de Rochemont me disait que quelquefois, par hasard, il avait pu se rencontrer des hommes politiques venus au ministère des Travaux publics avec une certaine prévention contre le corps des ingénieurs des ponts et chaussées; mais qu'il n'en connaissait pas un seul qui, expérience faite, n'eût rendu un plein hommage à leurs qualités, et une pleine justice à leurs services.

Quand, il y a douze ans, j'ai eu la folle témérité, excusable dans la jeunesse, d'accepter le ministère des Travaux publics, je n'avais contre vous aucune

prévention. Messieurs. Je ne vous méconnaissais pas; je n'avais pas l'honneur de vous connaître. Je me suis mis au travail avec vous. J'ai eu à ce moment des heures difficiles, et les quelques mois que j'ai passés au ministère des Travaux publics comptent, je vous l'assure, dans ma vie, pour l'effort de labeur que je me suis efforcé d'y accomplir. Soit dans les chemins de fer, soit dans les mines, soit même dans la navigation, j'ai eu à étudier et j'ai eu à résoudre des questions importantes. J'ai fait appel à la compétence de directeurs autorisés, et c'est grâce à eux que je n'ai pas été effrayé, découragé et débordé.

Ainsi, Messieurs, j'ai appris à vous connaître, à apprécier vos compétences techniques si variées, la clarté de vos esprits, votre méthode de travail et, je tiens à vous rendre ce dernier hommage, votre impeccable probité.

Lorsque, il y a quelques mois, j'ai accepté de nouveau le portefeuille des Travaux publics, j'ai été très heureux de revenir dans la grande maison du boulevard Saint-Germain. J'en avais remporté les souvenirs les meilleurs, mais j'avais l'appréhension de savoir si je serais accueilli par la réciprocité des mêmes sentiments. J'ai été vite rassuré. Je n'ai eu qu'à me louer de mes collaborateurs. Les hommes avaient changé, la méthode de travail et les qualités d'esprit étaient restées les mêmes.

C'est vous dire, Messieurs, avec quel plaisir j'ai accepté votre invitation, avec quelle joie je me suis rendu à votre appel. C'est dire aussi la sincérité faite de sympathie, de reconnaissance et de dévouement, avec laquelle je lève mon verre à l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, à son dévoué et distingué président, M. Jozon. (*Applaudissements prolongés.*)

VII

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

EXTRAIT DE LA DISCUSSION DU BUDGET DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Séance du 23 Janvier 1906

M. le président. « Chap. 34. — Subvention aux départements pour l'achèvement des chemins vicinaux, 7,887,000 fr. » — (Adopté).

La parole est à M. Balitrand.

M. Balitrand. Je désire poser à M. le ministre de l'Intérieur une question qui intéresse un grand nombre de départements et particulièrement ceux où l'on a fait ce qu'il est convenu d'appeler la fusion des services vicinaux.

La Chambre sait ce qu'on entend par cette expression. C'est une combinaison par laquelle les mêmes agents sont chargés à la fois du service des routes nationales et des chemins vicinaux ordinaires ou des chemins d'intérêt commun.

Cette combinaison est faite, d'ordinaire, en vertu d'un accord, d'une sorte de convention qui intervient entre l'Etat et les départements. Chacun réalise par ce moyen une économie.

M. le rapporteur. Sauf l'Etat.

M. Balitrand. Je vous demande pardon ; l'Etat réalise bien une économie puisque, au moins dans le cas particulier qui me préoccupe, le service des routes nationales est fait, dans certains arrondissements, par des agents voyers qui reçoivent simplement, comme rémunération, ce qu'on appelle des frais fixes ne constituant pas un salaire, mais une simple indemnité, un remboursement de frais de déplacement et de frais de bureau. Par conséquent, il est certain que dans les circonscriptions à la tête desquelles se trouve ainsi placé un agent voyer faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, l'Etat fait l'économie d'une partie du traitement qu'il serait obligé de payer à un ingénieur ordinaire, si le service n'était pas fusionné.

M. le rapporteur. Vous parlez d'une fusion faite dans des circonstances exceptionnelles ; ce n'est pas ainsi qu'elle a été opérée dans la majorité des départements où la réforme a été réalisée.

M. Balitrand. C'est ainsi qu'elle s'est produite dans l'Aveyron.

Ce département compte cinq circonscriptions vicinales. A la tête des unes se trouvent des conducteurs des ponts et chaussées, faisant fonction d'agents voyers ; à la tête des autres sont placés des agents voyers faisant fonction d'ingénieurs ordinaires. D'une part, le département réalise l'économie d'une partie du salaire qu'il serait obligé de payer à ses agents voyers, si ceux-ci faisaient exclusivement le service des chemins vicinaux ; d'autre part, l'Etat économise, lui aussi, une partie du traitement qu'il serait obligé de payer à des ingénieurs ordinaires.

Or, dans sa dernière session, le conseil général de l'Aveyron a décidé la suppression de deux circonscriptions vicinales et la mise à la retraite d'office des deux agents voyers d'arrondissement placés à la tête de ces circonscriptions.

Il ne faut pas croire, parce que je parle du département de l'Aveyron, que ce soit un cas d'espèce tout à fait isolé et n'intéressant que ce département. Il peut en intéresser un grand nombre d'autres.

Le conseil général a donc supprimé deux agents voyers d'arrondissement, faisant fonction d'ingénieurs ordinaires. Cette décision a été prise dans des conditions d'irrégularité et d'illégalité telles qu'elle a été annulée par le conseil d'Etat pour vice de forme. Hier, mon collègue, M. Gaffier, comme moi député de l'Aveyron et conseiller général de ce département, a demandé à M. le ministre de l'intérieur des explications au sujet de la décision du Conseil d'Etat annulant cette délibération et a fait entendre une protestation véhémement contre cette décision. A la suite des explications échangées, M. Gaffier a demandé à M. le Ministre de l'Intérieur s'il reconnaissait ou s'il contestait au conseil général le droit de supprimer ou de maintenir les agents voyers d'arrondissement et, plus particulièrement, le droit de fixer leurs salaires.

A la question ainsi posée, M. le ministre de l'Intérieur ne pouvait faire qu'une réponse affirmative. Il y a, en effet, à cet égard, un texte absolument formel, la loi du 21 mai 1836, aux termes de laquelle les conseillers généraux ont le droit — ceci est crié explicitement dans la loi — de fixer les traitements des agents voyers d'arrondissement. Néanmoins, la réponse de M. le ministre de l'Intérieur à notre collègue M. Gaffier est peut-être un peu imprudente.

Je dois dire qu'il est tout à fait excusable de l'avoir faite. M. Gaffier lui posait la question de telle manière qu'il ne faisait apparaître qu'un des côtés du problème ; il lui demandait si le conseil général avait le droit de fixer le traitement des agents voyers ; M. le ministre répondait : Evidemment, oui, le conseil général a ce droit. Mais, si M. Gaffier avait averti M. le ministre de l'Intérieur que les agents voyers dont le conseil général avait demandé la suppression, faisaient fonction d'ingénieurs ordinaires, en vertu d'une convention intervenue entre le département et l'Etat ; M. le ministre n'aurait pas, je crois, fait la même réponse, parce qu'il me semble évident que le conseil général ne peut supprimer un emploi, une fonction relevant à la fois du département et de l'Etat, sans l'assentiment du ministre des travaux publics, l'une des parties contractantes.

Voilà comment la question devait être posée. Si je la pose à nouveau en la précisant, c'est parce que je ne voudrais pas lorsqu'elle reviendra devant le conseil général de l'Aveyron — car la première décision n'a été annulée que pour vice de forme, le fond a été expressément réservé — M. Gaffier et ses amis pussent se prévaloir de la réponse de M. le ministre de l'intérieur et en tirer une sorte de préjugé en faveur de leur thèse. M. Gaffier a essayé de le faire ; en effet, il a pris acte en ces termes des dernières déclarations de M. le ministre de l'intérieur : « Il est donc entendu que, dans ces conditions, M. le ministre ne fait pas d'objection. Je prends acte de sa déclaration et je retire mon projet de résolution. »

A mon tour, je demande à M. le ministre de l'intérieur de nous dire si lorsque, en vertu d'un contrat de fusion intervenu entre un département et l'Etat, des agents voyers ont été chargés à la fois du service des chemins vicinaux qui ne relève que du département et du service des routes nationales qui est du ressort de l'Etat, il estime que le conseil général puisse prononcer la suppression des circonscriptions vicinales et la mise à la retraite d'agents en quelque sorte mixtes puisqu'ils sont des fonctionnaires à la fois du département et de l'Etat.

J'appelle sur cette question l'attention de M. le Ministre en lui demandant tout au moins de ne pas préjuger du fond ; d'ailleurs il ne pourrait le faire que si M. le ministre des travaux publics, directement intéressé, avait été appelé à donner son avis. (*Très bien ! très bien à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Jumel.

M. Jumel. Messieurs, l'incident dont il vient d'être question et qui a déjà hier occupé la Chambre est une des phases de la lutte qui se poursuit depuis longtemps dans le pays entre le corps des ponts et chaussées et le corps des agents voyers départementaux. Vous venez de voir de quelle façon cet incident a été résolu dans l'Aveyron. Dans ce département, en particulier, MM. les ingénieurs des ponts et chaussées ont depuis longtemps commencé la guerre contre les agents voyers ; ils ont réussi à faire miroiter aux yeux du conseil général l'économie considérable qu'il y aurait, suivant eux, à supprimer les agents voyers et à les remplacer par des collègues du corps des ponts et chaussées.

D'après ce qui vous a été dit, deux agents voyers départementaux étaient chargés d'un service de routes nationales ; ils faisaient fonctions d'ingénieurs des ponts et chaussées. C'est une situation assez étrange

et qui ne se reproduit pas dans beaucoup de départements; mais il s'agissait pour les ingénieurs des ponts et chaussées d'arriver à s'emparer des services confiés aux agents voyers.

J'appelle sur ce point toute l'attention de la Chambre: (*Parlez! parlez!*). Lorsqu'ils y eurent réussi par ce moyen détourné, il ne leur fut pas possible d'arriver d'un seul coup à éliminer les agents voyers en exercice. On ne pouvait pas les casser aux gages: le conseil général ne l'aurait certainement pas toléré. Aussi les ponts et chaussées qui savent avec souplesse se plier à toutes les nécessités ont eu soin de dire:

« Nous conserverons les agents voyers du département, nous leur confierons dans leurs arrondissements les services de routes nationales qui nous incombent et que nous serons heureux de leur livrer pendant le temps qu'ils auront à rester en fonctions. » Mais on se gardait bien d'ajouter: « Lorsqu'ils prendront leur retraite, ils seront remplacés par des ingénieurs des ponts et chaussées. »

C'est de cette façon qu'on manœuvra dans tous les départements où l'on cherche à faire la fusion au profit des ponts et chaussées.

Je signalerai en particulier à M. le ministre de l'intérieur ce qui se passe actuellement dans le département de la Haute-Garonne.

L'agent voyer en chef de ce département ayant cessé d'exercer ses fonctions après décès ou mise à la retraite, il s'est agi de confier le service à un nouvel agent voyer; or, les ingénieurs des ponts et chaussées cherchent à s'emparer de ce service et à faire nommer un des leurs comme agent voyer en chef du département.

Depuis déjà plusieurs mois, la question est en suspens. Le prédécesseur de M. Dubief au ministère de l'intérieur n'a pas voulu signer la nomination, ni autoriser le transfert du service des agents voyers à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de ce département.

Les agents voyers de France constituent une corporation qui mérite quelque confiance et quelque reconnaissance pour sa fidélité aux institutions républicaines.

M. le ministre de l'intérieur. Ce sont d'excellents serviteurs.

M. Jumel. Ils ne sont pas précisément très contents de voir s'effectuer cette infiltration, s'opérer ce travail de taupe auquel se livre depuis longtemps le corps des ponts et chaussées pour s'emparer de toute la voirie départementale et vicinale de France.

Ce que son prédécesseur n'a pas voulu autoriser, M. Dubief ne le voudra pas non plus. Nous espérons qu'il continuera à confier à un agent voyer le service des routes départementales et vicinales du département de la Haute-Garonne et qu'il s'opposera à tout changement jusqu'à ce que le conseil général se soit prononcé à ce sujet. (*Très bien! très bien!*)

Après avoir parlé de ces deux cas particuliers, j'en arrive à la question générale: traitons-la une fois pour toutes.

Il existe en France deux services chargés de la voirie générale: le service des ponts et chaussées, qui est chargé des routes nationales, et le service des agents voyers, qui est chargé des routes départementales et des chemins vicinaux.

Lorsque la loi de 1836 a décidé la création du réseau des chemins vicinaux, il a été entendu que les départements auraient le droit de choisir les agents

auxquels ils confieraient la construction et l'entretien de leur réseau et de fixer leurs appointements. A cette époque, les agents des ponts et chaussées ne se sont pas montrés très désireux de se mettre à la besogne pour créer un réseau vicinal en France. Ils n'étaient pas en nombre suffisant; de plus, ce travail ne leur paraissait pas digne de leurs connaissances très étendues; ils formaient une élite peu nombreuse et ils pensaient que cette entreprise, qui semblait très modeste, pouvait être confiée à quelques jeunes praticiens ne possédant pas la haute culture intellectuelle qui distingue les membres de leur corporation. C'est ainsi qu'ils ont laissé se constituer le service des agents voyers appelé à créer le réseau vicinal.

Ce service a construit 600,000 kilomètres de routes départementales et vicinales tandis que les ingénieurs des ponts et chaussées se contentaient de faire converger leurs efforts sur les 33,000 ou 36,000 kilomètres de routes nationales qui sillonnent notre pays.

Il serait peut-être injuste, aujourd'hui que la besogne ingrate et obscure a été courageusement accomplie par les agents voyers, de laisser supplanter ceux-ci par des ingénieurs des ponts et chaussées.

M. Jules Coutant (Seine). Vous avez raison.

M. Jumel. Tout à l'heure, quand on prononçait le mot d'économie, M. le rapporteur du budget vous disait: Il résultera peut-être de cette modification une économie pour les départements, mais non pour l'Etat.

En effet, il n'y aura pas d'économie pour l'Etat; et lorsque les ingénieurs des ponts et chaussées s'empresaient de promettre au département auquel j'ai fait allusion une économie de 18,000 francs; ils ne disaient pas qu'en échange de cette économie plus ou moins problématique et certainement passagère pour le département, l'Etat aurait une dépense à peu près équivalente à faire. Les contribuables n'y perdraient rien, mais n'y gagneraient rien non plus.

Nous qui sommes les amis et les défenseurs des agents voyers, il nous paraît que laisser les ingénieurs des ponts et chaussées se substituer à eux, c'est porter une atteinte très réelle aux prérogatives des conseils généraux. Il est de toute justice que les conseils généraux aient la haute autorité sur l'emploi des fonds départementaux et communaux; il est indispensable qu'ils ne soient pas gênés par les agents chargés d'en faire usage. (*Très bien! très bien!*)

Il ne faut pas mettre ces fonds entre les mains d'un ingénieur des ponts et chaussées qui a un autre chef que le conseil général du département, un autre chef que le préfet, bien qu'en théorie le préfet soit le chef de tous les fonctionnaires du département; nous savons très bien que l'ingénieur des ponts et chaussées passe facilement par-dessus l'autorité du préfet pour ne connaître d'autre chef que M. le ministre des travaux publics.

Les départements, lorsqu'il s'agit de l'administration de leur budget, ne peuvent ni ne doivent avoir affaire à un ministère des travaux publics; ils ont un tuteur tout naturel qui est le ministre de l'intérieur et c'est ce tuteur seul qui doit avoir la haute main sur les dépenses départementales et communales.

Lorsqu'un ingénieur des ponts et chaussées est chargé de ces services, il ne se considère pas comme l'agent direct et immédiat du département, du ministère de l'intérieur et du conseil général. Il s'estime généralement supérieur à toutes ces personnalités; il considère

assez facilement un préfet comme un homme fort ordinaire, sous l'autorité duquel il regrette quelque peu de se trouver. Quant aux conseillers généraux, pour un ingénieur en chef des ponts et chaussées, ce sont des personnes négligeables.

Nous nous heurtons dans nos départements à une opposition sourde et constante de la part du corps des ponts et chaussées. Disons nettement la vérité : nous ne trouvons pas dans ce corps toute la foi républicaine désirable. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche. — Rumeurs à droite.*)

Il faut que cela soit dit. Les départements qui ont la prétention de s'administrer eux-mêmes, qui ne veulent tolérer aucune immixtion dans l'administration de leurs finances, ont parfaitement raison de se refuser à voir leurs services départementaux mis entre les mains des ingénieurs des ponts et chaussées.

Ce n'est pas seulement pour la liberté des conseils généraux, pour la facilité qu'ils ont d'obtenir des agents voyers une plus grande déférence à leurs volontés et peut-être un peu plus de déférence aussi pour l'autorité préfectorale, ce n'est pas seulement pour ces raisons que j'ai discuté à diverses reprises cette question à la tribune de la Chambre. Lorsque j'ai eu l'honneur, il y a trois ans, d'être rapporteur du budget des travaux publics, j'ai saisi l'occasion de traiter ce sujet en me plaçant plus spécialement au point de vue budgétaire. J'ai fait remarquer que la remise entre les mains des ingénieurs des ponts et chaussées des services départementaux entraînait une dépense plus considérable pour l'Etat, non seulement comme appointements immédiatement versés, puisque le nombre des ingénieurs des ponts et chaussées était de ce seul fait sensiblement augmenté, mais surtout en raison des retraites dues plus tard par l'Etat, alors qu'en droit les retraites des agents des services des départements doivent être payées uniquement sur les fonds départementaux.

Le ministre des finances qui déplore chaque jour l'augmentation du chapitre des pensions civiles sait bien que si les services départementaux comptaient seulement des agents voyers, il y aurait environ soixante ou quatre-vingts ingénieurs des ponts et chaussées de moins en France. Par conséquent il y aurait soixante ou quatre-vingts ingénieurs de moins ayant droit à la retraite dans un avenir plus ou moins éloigné. Ces ingénieurs seraient remplacés par des agents voyers, et les agents voyers recevraient leur retraite des départements sans que l'Etat ait à s'en préoccuper ; par conséquent les dépenses générales du budget de l'Etat seraient diminuées d'autant. Et ne croyez pas, Messieurs, que les dépenses départementales en seraient considérablement augmentées. C'est en effet, une erreur de croire que MM. les ingénieurs des ponts et chaussées réalisent des économies lorsqu'ils ont entre les mains l'administration des routes départementales et vicinales. S'ils se flattent d'apporter cette économie dans les premiers temps, en faisant comme je le disais, miroiter aux yeux des départements l'économie faite sur quelques médiocres appointements et sur les retraites, il n'en est plus de même quand ils procèdent aux travaux d'entretien de voirie.

Et tous les jours, dans les départements où les conseils généraux ont eu soin de ne pas accepter la fusion, et même ont retiré les services départementaux aux ingénieurs pour les rendre aux agents voyers, nous

constatons que telle route nationale est entretenue à grands frais par les ingénieurs des ponts et chaussées et tandis qu'à côté une route départementale est aussi bien entretenue avec une dépense kilométrique inférieure. Cela s'explique, messieurs. En effet, je le répète, il y a pléthore de fonctionnaires des ponts et chaussées ; il y a beaucoup trop d'ingénieurs, de conducteurs et d'agents. Au contraire, lorsque les agents voyers sont chargés des services de voirie, ils sont soucieux des finances du département ; ils économisent autant que possible sur les frais de personnel ; les conseils généraux calculent parcimonieusement la proportionnalité entre la dépense kilométrique et les frais généraux de ce personnel.

Messieurs, le corps des agents voyers ne se voit pas sans peine décapiter successivement par les ingénieurs des ponts et chaussées. Les représentants des départements qui lui ont remis leurs services savent quelle activité et quelle fidélité ces fonctionnaires apportent dans l'exercice de leurs fonctions...

M. Georges Audigier. Les ingénieurs des ponts et chaussées également.

M. Jumel.... et quel dévouement ils ont pour la République. Il importe de les protéger. Aussi je suis surpris que la proposition de loi déposée il y a quelques années par M. Henry Boucher et votée par la très grande majorité de la Chambre ait été arrêtée au Sénat et n'ait pas reçu sa consécration définitive.

Il s'agissait — rien n'était plus naturel — d'opérer la fusion des routes nationales et vicinales, mais non pas au profit du corps des ponts et chaussées, comme l'aurait voulu le ministère des travaux publics, qui avait laissé voter la proposition à la Chambre sans objection. L'immense majorité de la Chambre décida que la fusion devrait se faire et que tous les services fusionnés seraient rattachés au ministère de l'Intérieur.

Le Sénat a disjoint de la loi de finances les articles qui concernaient la réforme. Depuis cette époque, la question est restée en l'état.

Je fais appel à M. le ministre de l'Intérieur, à son sens politique, et je lui demande de vouloir bien reprendre ce projet le plus tôt possible. Je ne demande pas que la question soit tranchée dans cette législature, je ne réclame pas l'impossible, mais cette étude doit être poursuivie avec le plus grand soin. A diverses reprises, M. le ministre, comme son prédécesseur, a reçu les doléances justifiées des agents voyers ; il doit prendre leurs revendications en grande considération. Il ne peut pas oublier que ce corps est tout dévoué au Gouvernement de la République, qu'il a rendu des services considérables à ce pays : il ne doit pas l'abandonner et le laisser absorber par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Il n'y a pas de doute que le ministre de l'Intérieur ne soit très favorable au corps des agents voyers ; de tout temps, il a rendu à ces excellents fonctionnaires la justice qu'ils méritent. Mais la question de savoir si, dans les départements, la construction et l'entretien des chemins vicinaux seront confiés soit à des agents voyers, soit à des ingénieurs des ponts et chaussées, soit enfin à un personnel mixte, rentre tout à fait dans les attributions du conseil général, telles que les définit la loi du

10 août 1871. Il appartient donc aux conseils généraux seuls de trancher la question, et l'expérience prouve que le ministère de l'Intérieur ne peut avoir qu'une très faible action sur les décisions que prennent ces assemblées.

M. Georges Audigier. Cela ne le regarde pas.

M le rapporteur. Je ne recherche pas si les conseils généraux ont toujours été bien inspirés, s'ils ont toujours pris des mesures favorables aux intérêts qu'ils doivent défendre. Mais, en tous cas, ils ont toujours eu le souci de prendre les mesures les plus utiles.

Pouvons-nous demander autre chose? Oui, nous pouvons réclamer, comme le faisait M. Jumel à la fin de son discours, la fusion de la voirie nationale et de la voirie vicinale et départementale. La fusion, telle qu'elle est pratiquée en vertu de la loi de 1871, ce n'est pas, à proprement parler, une fusion de services, c'est surtout une fusion de personnel. Mais, même dans les départements où les deux personnels sont fusionnés, les services de la voirie restent absolument distincts : on trouve, d'un côté, le service des routes nationales et de l'autre celui des chemins vicinaux. Ces deux services n'ont de commun que le personnel qui les dirige. Il y a double carnet d'attache-ment, double comptabilité, double installation, etc.

La véritable solution serait la fusion complète des services de voirie, telle qu'elle a été proposée à différentes reprises à la Chambre, qui a voté la proposition rappelée par M. Jumel. Cette proposition consiste à faire une seule catégorie de voies de terre. A côté des chemins de fer, qui représenteraient les véritables routes nationales, il y aurait les voies de terre, constituées et organisées sous la direction des représentants du département, qui auraient à pourvoir à leur administration et à constituer les services techniques chargés de veiller à leur entretien. Cette solution a été adoptée par la Chambre. Elle a, j'ose le dire, toutes les faveurs du ministre de l'Intérieur, qui serait très heureux qu'elle fût de nouveau consacrée.

L'heure n'est plus où on pourrait déposer utilement un projet consacrant une réforme administrative aussi importante. Mais, d'ailleurs, s'il plaisait au Sénat de mettre en discussion la proposition qui lui a été envoyée par la Chambre et qui n'est nullement frappée de caducité, la solution adoptée par la Chambre il y a quelques années est encore la meilleure ; il dépendrait du Sénat de transformer dès demain cette proposition en loi définitive, s'il voulait en aborder l'examen.

M. Jumel. Très bien ! très bien !

M. le rapporteur. Nous ne pouvons, à l'heure qu'il est, que prendre acte des désirs de M. Jumel et souhaiter que le corps des agents voyers trouve, dans la solution d'ordre général que nous avons préconisée, les satisfactions qu'il attend ; mais nous ne pouvons pas aller au delà.

Ces remarques faites, j'ose dire que ce chapitre ne comporte plus sur ce point aucune observation. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Sibille.

M. Maurice Sibille. La proposition de loi qui prévoit la fusion des deux services a été renvoyée au Sénat il y a quelques années. Elle a fait l'objet d'un rapport de M. Bardoux qui concluait au rejet du texte voté par la Chambre, en se fondant sur l'opposition non seulement du ministère des travaux publics, mais

du ministère de la guerre. De là, messieurs, le retard dont on s'est plaint.

M. le président. La parole est à M. Jumel.

M. Jumel. En effet, le rapport de M. Bardoux tendait au rejet de la proposition votée par la Chambre. Comme le dit très bien notre collègue M. Sibille, le ministre des travaux publics, c'est-à-dire les ponts et chaussées, et le ministre de la guerre, qui était alors un ancien polytechnicien, ont également opposé une résistance à la fusion des routes nationales et des routes départementales.

Mais si la proposition était reprise au Sénat, ou même si un rapport conçu dans les mêmes termes que celui de l'honorable M. Bardoux était mis en discussion, la solution serait peut-être différente, et sans doute le Sénat donnerait satisfaction aux volontés exprimées par la Chambre.

Depuis l'époque à laquelle nous nous reportons, le Sénat s'est pénétré d'un esprit nouveau ; nous avons la conviction, nous qui défendons cette théorie, que le Sénat serait maintenant d'accord avec la Chambre et voterait l'absorption des routes nationales dans la voirie départementale. Il en résulterait, comme le prévoyait le projet de loi très bien conçu qu'a fait voter M. Boucher, que le chapitre relatif à l'entretien des routes nationales serait transféré au budget du ministère de l'intérieur, qui serait chargé de répartir le crédit entre les départements proportionnellement au nombre de kilomètres de ces routes qui les traversent. La fusion avait été décidée dans cet esprit et c'est dans cet esprit qu'elle devrait être votée. Ce serait l'unification des services de voirie. Seule subsisterait la voirie départementale.

Nous sommes convaincus que, si ce vote était sollicité du Sénat, nous obtiendrions gain de cause ; c'est pourquoi j'ai tant insisté auprès de M. le ministre de l'intérieur. Les routes nationales ne représentent qu'une proportion infinitésimale par rapport aux routes départementales, puisqu'il n'y a que 35,000 à 36,000 kilomètres de routes nationales contre 600,000 kilomètres de routes départementales et vicinales. Quand la fusion sera opérée, les services seront tout naturellement confiés à l'intérieur.

Car, il ne faut pas l'oublier, les routes départementales et vicinales sont exécutées aux frais des départements, avec les deniers départementaux, sous la surveillance et la tutelle du ministère de l'intérieur. Elles sont aussi entretenues au moyen de la prestation en nature des habitants du pays, sous la surveillance d'agents qui ont pour chef immédiat le préfet, et qui ne doivent, en aucune façon, relever du ministère des travaux publics.

Voilà pourquoi j'insiste avec tant d'énergie pour que le Sénat dise son dernier mot sur une question qui intéresse au plus haut point les finances départementales, (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. de La Ferronnays.

M. le marquis de la Ferronnays. Je demande qu'on laisse à chaque département la liberté de trancher la question au mieux de ses intérêts.

M. Jumel nous propose de remettre aux départements le service des routes nationales. Au nom du département de la Loire-Inférieure, nous refusons ce cadeau ; nous avons un réseau vicinal remarquable, excellent et très bien entretenu, parce que nous affectons à ce réseau toutes les ressources de la prestation.

S'il nous fallait nous priver de cette ressource pour la reporter en partie sur les routes nationales, nous ne pourrions plus entretenir dans le même état les routes départementales, dont nous avons bien davantage besoin.

La situation n'est pas la même partout : elle diffère suivant que l'on considère les Landes, la Loire-Inférieure ou un département montagneux. En tout cas, le meilleur juge des intérêts locaux, c'est encore le conseil général. Aussi nous insistons pour que la question ne soit pas tranchée uniformément par une loi. *Très bien ! très bien !*

M. Roch. Je m'associe sans réserve aux observations de M. de La Ferronnays.

M. le lieutenant-colonel du Halgouet. Le département de la Loire-Inférieure est, en effet, un de ceux où la vicinalité est le plus remarquable.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Le projet auquel on fait allusion ne changerait rien à l'état de choses actuel ; même s'il était voté, les départements seraient encore libres de choisir leur personnel ; rien n'empêcherait un conseil général, qui le jugerait à propos, de confier son service de voirie départementale au personnel des ponts et chaussées.

Mais je veux encore calmer une autre inquiétude de M. de La Ferronnays : le projet de loi dont il est question prévoit que, pour les routes nationales, les conseils généraux recevront une subvention égale aux frais d'entretien. La préoccupation de notre collègue est donc sans objet. J'ajoute que la remise du service des routes nationales aux départements rendrait probablement plus aisé l'emploi des prestations ; les conseils généraux trouveraient précisément dans cet accroissement de leurs réseaux des facilités qu'ils n'ont pas aujourd'hui avec un réseau plus étroit.

M. le marquis de La Ferronnays. Je demande que les conseils généraux aient toute latitude pour résoudre ces questions au mieux de leurs intérêts, car ils en sont les meilleurs juges. Je demande simplement pour eux la liberté.

M. le rapporteur. Ils l'auront toujours.

M. le président. La parole est à M. Cornudet.

M. Cornudet (Seine-et-Oise). Je ne fais qu'une réserve à la proposition de l'honorable M. Jumel. Je tiens à rappeler que le département que je représente se trouve dans une situation tout à fait particulière ; toutes les administrations compétentes ont reconnu que, dans le département de Seine-et-Oise, la longueur des routes nationales dépasse de beaucoup celle des routes nationales dans les autres départements, et que la somme allouée par le ministère des travaux publics est notoirement insuffisante. Par conséquent le cadeau que M. Jumel ferait à ce département serait ruineux.

Je voulais formuler cette simple réserve et faire observer que, si la disposition proposée par M. Jumel est adoptée, le crédit affecté à l'entretien des routes nationales devrait être singulièrement relevé.

M. le président. La parole est à M. Jumel.

M. Jumel. L'honorable M. Cornudet commet une erreur à son préjudice. Je reconnais en effet que dans son département comme dans tous ceux qui avoisinent Paris, le nombre de kilomètres de routes nationales est plus considérable que dans les départements qui sont à la périphérie. Il n'en arrive que quelques extrémités chez nous, tandis qu'elles partent toutes de

Paris et traversent les départements limitrophes du département de la Seine. Mais précisément à cause de ce fait, si l'on faisait la fusion de la voirie départementale et de la voirie nationale, vous recevriez pour l'entretien de vos routes, qui seraient alors toutes départementales, la somme totale qu'actuellement l'Etat emploie pour l'entretien de nos routes nationales, ce qui viendrait grossir votre budget départemental.

J'ajoute — ceci pour rassurer M. de La Ferronnays — qu'il ne sera pas le moins du monde interdit aux départements de choisir, comme actuellement le service auquel ils veulent confier l'entretien et la surveillance de leurs routes. Quel que soit le réseau, ils pourraient toujours choisir comme agents voyers. S'ils le voulaient, des ingénieurs des ponts et chaussées.

Dans ce cas, — ce serait justice — les ingénieurs des ponts et chaussées cesseraient de faire partie momentanément du ministère des travaux publics ; ils deviendraient des agents voyers, des ingénieurs en service détaché et uniquement préposés à l'entretien des routes départementales qui seraient totalement fusionnées.

Donc, messieurs, on donnerait satisfaction non seulement à M. de La Ferronnays, mais encore mieux à M. Cornudet. *Très bien ! très bien ! à gauche.*

M. le Président. La parole est à M. Cornudet.

M. Cornudet (Seine-et-Oise). Je ne veux ajouter qu'un seul mot.

Il est assez naturel que je connaisse la situation de mon département mieux encore que l'honorable M. Jumel.

Il est absolument certain que le chiffre que le ministère des travaux publics affecte actuellement à l'entretien des routes nationales — je regrette de n'avoir à ma disposition que ce seul mot « d'entretien », car hélas ! ces routes ne sont pas entretenues — que ce chiffre, dis-je, est inférieur de plusieurs centaines de mille francs à celui qui serait nécessaire.

Le cadeau qu'on voudrait nous faire constituerait donc pour nous un prélèvement de plusieurs centaines de mille francs sur nos ressources actuelles. Or il est bon de noter au passage qu'actuellement le département de Seine-et-Oise affecte exactement 50 0/0 de ses ressources départementales à l'entretien de sa vicinalité, ce qui est énorme ! *Très bien ! très bien !*

M. Maurice Sibille. Nous discutons un projet dont nous n'avons pas le texte.

M. Charles Dumont. Très bien !

M. Chambon. Et que nous avons voté !

M. le président. Je rappelle que nous ne discutons que le crédit du chapitre.

M. Paul Constans (Allier). Et ne perdons pas de vue que nous ne sommes pas au conseil général.

M. le président. Il s'agit du chapitre 34 qui se rapporte aux subventions aux départements pour l'achèvement des chemins vicinaux.

La parole est à M. Balitrand.

M. Balitrand. Il ne s'agit pas de savoir si les conseils généraux ont ou n'ont pas le droit de faire la fusion ; il ne s'agit pas davantage de savoir s'ils ont le droit de la faire et dans quelles conditions. J'ai posé à M. le ministre de l'Intérieur une question très simple et très précise que je répète en le priant de vouloir bien y répondre.

Je lui ai demandé si la fusion étant faite dans un

département, et des agents voyers étant chargés, dans ce département, de faire fonction d'ingénieurs ordinaires, le conseil général a le droit de supprimer les circonscriptions vicinales à la tête desquelles se trouvent ces agents voyers et de supprimer ainsi du même coup l'ingénieur ordinaire qui ne relève que du ministre des travaux publics.

Voilà la question précise que je pose : l'intérêt considérable qui s'y rattache est le suivant : c'est que cet agent voyer d'arrondissement qui fait fonction d'ingénieur ordinaire remplit cette fonction gratuitement ou à peu près ; il ne coûte rien à l'Etat, sauf des frais fixes qui représentent des frais de déplacement ou de bureau ; or, si le conseil général supprime la circonscription de cet agent, il met l'Etat avec lequel il a contracté dans la nécessité de remplacer l'agent voyer d'arrondissement qui faisait ce service par un ingénieur ordinaire auquel il sera obligé de payer le traitement intégral qui correspond à sa fonction. L'Etat se trouve donc lésé par cette suppression.

Je soutiens que la suppression ne peut être faite que d'un commun accord entre le département et l'Etat, parce que le fonctionnaire supprimé remplit des fonctions mixtes qui relèvent à la fois du département et de l'Etat.

Je termine donc en demandant à M. le ministre de l'intérieur de vouloir bien nous dire s'il estime que, dans les conditions que je viens d'indiquer, le conseil général a le droit de supprimer purement et simplement une circonscription vicinale qui est en même temps une circonscription du service des ponts et chaussées. Voilà l'intérêt de la question.

M. le ministre de l'intérieur. Cette question n'est pas du ressort du ministre de l'intérieur. La fusion des services se fait entre les départements et le ministère des travaux publics, nous y sommes tout à fait étrangers.

M. Jumel. C'est précisément ce dont nous nous plaignons.

M. le rapporteur. Il me paraît que la question de M. Balitrand ne peut recevoir qu'une seule réponse.

Il est évident que le conseil général n'a pas le droit de supprimer les circonscriptions quand elles ont à leur tête des ingénieurs des ponts et chaussées qui dépendent du ministre des travaux publics, cet ingénieur fût-il un faisant fonctions ! En remettant aux travaux publics l'administration de son réseau vicinal le conseil général a momentanément aliéné son droit, tant pis pour lui.

M. Gaffier. Je demande la parole.

M. Gaffier. Je suis étonné de la réponse de l'honorable M. Morlot. J'ai préparé un projet de résolution et je suis persuadé que la Chambre voudra bien le voter. Quel est l'état de la question ? Je le rappelle en peu de mots.

Dans l'Aveyron, il y a une dizaine d'années, le conseil général a voté la fusion des différents services de la voirie. Il a chargé un ingénieur des ponts et chaussées de la direction du service. Quand nous avons voté la fusion, nous n'avons pas entendu aliéner les droits qui résultaient pour nous de la loi de 1836. Il faudrait pour que l'on puisse prétendre le contraire, nous mettre en présence d'une renonciation formelle consentie au profit des ponts et chaussées par le département. En réalité qu'avons-nous fait ? Les agents voyers étaient chargés de tout le service

voyers et les ingénieurs qui ont chacun des circonscriptions. Mais il y a une comptabilité absolument distincte et pour les routes nationales et pour les chemins départementaux.

Les agents des ponts et chaussées sont simplement devenus les agents du département pour les chemins départementaux, et le département conserve vis-à-vis de ces nouveaux agents tous ses droits, notamment celui de fixer leur traitement. La loi de 1836 le dit en termes précis. Pour qu'il n'y ait pas de doute sur cette question, je dépose un projet de résolution avec une demande de scrutin.

M. le rapporteur. Voulez-vous me permettre de donner plus de précision à cette question ?...

Je dis que le conseil général, du moment qu'il a remis aux ingénieurs des ponts et chaussées son service vicinal, a aliéné momentanément son droit. (*Mouvements divers*).

Laissez-moi achever. Vous ne pouvez pas admettre que le conseil général puisse lui-même révoquer les ingénieurs des ponts et chaussées, qui sont des agents de l'Etat, à la seule disposition du ministre par conséquent ; il a, je le répète, aliéné provisoirement son droit.

Puisqu'il lui reste un moyen de le reprendre, c'est de renoncer à la fusion. Le traité qu'il a passé avec les ponts et chaussées n'a pas de durée dans le temps.

Il a décidé aujourd'hui que le service vicinal serait entre les mains des ponts et chaussées ; il peut décider demain que ce service reviendra aux agents voyers.

Si le conseil général n'est pas d'accord avec le ministre des travaux publics sur la question du maintien ou du non maintien de l'ingénieur des ponts et chaussées, il n'y a qu'une chose à faire, c'est de reprendre sa liberté, de décider que le service vicinal sera rendu aux agents voyers et de faire nommer par le préfet un agent voyer à la place de l'ingénieur des ponts et chaussées.

Voilà les conditions dans lesquelles peut fonctionner la loi de 1871, avec le droit, pour les conseils généraux, de choisir soit des agents des travaux publics, soit des agents à eux pour la construction, la surveillance et l'entretien de leurs chemins vicinaux.

M. Gaffier. Permettez-moi de vous dire que vous n'êtes pas au courant de la question locale qui divise mon honorable collègue M. Balitrand et moi ; vous commettez une singulière confusion. Il ne s'agit pas d'ingénieurs, il s'agit de deux agents voyers d'arrondissement.

M. le rapporteur. La question est la même.

M. Gaffier. Nous avons supprimé leur traitement. Je prétends que les départements ont le droit de supprimer le traitement des agents voyers.

Si vous voulez renoncer aux droits des conseils généraux, faites-le !

M. Jumel. Mais au contraire, nous voulons les confirmer. Nous ne voulons pas les laisser absorber par les ponts et chaussées.

M. Gaffier. Je dépose une demande de scrutin...

M. le rapporteur. Mais nous abandonons dans votre sens, monsieur Gaffier.

M. le président. Le projet de résolution déposé par M. Gaffier est ainsi conçu :

« La Chambre invite le Gouvernement à respecter

qui attribue aux conseils généraux la fixation du traitement des agents voyers. »

M. le ministre de l'intérieur. Nous ne pouvons pas trancher par un vote une question aussi délicate et aussi complexe. Ce n'est pas ainsi qu'on fait des lois !

M. Jumel. Vous ne pouvez pas modifier une loi par le dépôt d'une motion !

M. Gaffier. Je demande que le Gouvernement respecte la loi.

M. Charles Dumont. Mais il y a le Conseil d'Etat pour juger les excès de pouvoir !

M. le président. Le Gouvernement connaît le devoir qui lui incombe de respecter la loi.

M. le rapporteur. C'est là une question d'ordre purement administratif, sur laquelle on peut dire que la Chambre n'est nullement éclairée ; on ne peut pas la trancher immédiatement par une motion, je demande le renvoi à la commission d'administration générale.

M. Gaffier. Je maintiens ma proposition, du moment que vous avez déclaré que la décision du conseil général de l'Aveyron était illégale.

M. Maurice Sibille. Il est impossible à la Chambre de statuer sur la légalité d'une décision d'un conseil général. Nous n'avons pas à juger de cette décision ; c'est le rôle du Conseil d'Etat. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. La parole est à M. Gaffier.

M. Gaffier. Je suis de l'avis de l'honorable M. Sibille, et si j'ai déposé ma proposition, c'est parce que

M. le rapporteur s'est permis de qualifier d'illégale la décision du conseil général de l'Aveyron.

M. le président. La parole de M. le rapporteur n'engage pas le Gouvernement ; or, il n'apparaît pas que les déclarations de M. le ministre de l'intérieur soient de nature à vous inquiéter.

Sur divers bancs. Nous demandons le renvoi du projet de résolution à la commission d'administration générale.

M. Gaffier. Puisque M. le président et mes collègues me font remarquer que les paroles de M. le rapporteur ne sont que l'expression d'une opinion personnelle et qu'elles n'engagent pas le Gouvernement, je n'insiste pas pour le vote de ma motion.

M. le rapporteur. En tout cas, je fais remarquer que mes paroles sont d'accord avec la décision du Conseil d'Etat, et que, par conséquent, l'illégalité nous serait commune.

M. le président. En tout cas, un projet de résolution ne peut viser que le Gouvernement et non la commission. (*Très bien ! très bien !*)

M. Gaffier. Il est bien entendu qu'il ne s'agit que d'une opinion personnelle de M. le rapporteur. (*Assentiment.*)

M. le président. Le projet de résolution n'est pas maintenu.

Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix le chapitre 34, au chiffre de 7.887.000 fr

(Le chapitre 34, mis aux voix est adopté.)