

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. :

Mathieu, Ingénieur ordinaire.
Detceuf, Elève-Ingénieur.
François, Elève-Ingénieur.

MINES

M. :

Vieira, Ingénieur en chef.

Promotions.

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Cordier, nommé Inspecteur général honoraire.
Rigaux, nommé Inspecteur général honoraire.
Bouille, nommé Ingénieur en chef.
Caboche, nommé Ingénieur en chef.
Claveille, nommé Ingénieur en chef.
Delpit, nommé Ingénieur en chef.
Moissenet, nommé Ingénieur en chef.
Balensi, nommé Ingénieur ordinaire.
Bonnisseau, nommé Ingénieur ordinaire.
Bouteloup, nommé Ingénieur ordinaire.
Gervais de Rouville, nommé Ingénieur ordinaire.
Giboin, nommé Ingénieur ordinaire.
Girard, nommé Ingénieur ordinaire.
Hinstin, nommé Ingénieur ordinaire.
Lagrange, nommé Ingénieur ordinaire.
Lefort (Fernand), nommé Ingénieur ordinaire.
Lévêque, nommé Ingénieur ordinaire.
Magnier, nommé Ingénieur ordinaire.
Salmon, nommé Ingénieur ordinaire.
Sevin, nommé Ingénieur ordinaire.
Theulier de la Neuville, nommé Ingénieur ordinaire.
Thouvenot, nommé Ingénieur ordinaire.
Tumerelle, nommé Ingénieur ordinaire.

MINES

MM. :

Friedel, nommé Ingénieur en chef.
Weiss, nommé Ingénieur en chef.

Sont nommés Elèves-Ingénieurs de 3^e classe :

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Cambournac, **Claudon**, **Colson**, **Favière**, **Gala-
toire-Malégarie**, **Guillaumain**, **de Marhaye**, **Ma-
thieu**, **Méchin**, **Notté**, **Picard**, **Thimel**.

MINES

MM. :

Blanc, **Chapellon**, **Daum**, **Painvin**, **Thiberge**.

Changements de résidence

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Dubreuque, Ingénieur en chef, passé à Evreux.
Faure (Louis), Ingénieur en chef, passé à Privas.
Gubiand, Ingénieur en chef, passé à Avignon.
Moissenet, Ingénieur en chef, passé à Montau-
ban.
Aubry (Mauro), Ingénieur ordinaire, passé à la
Compagnie P.-L.-M.
Etève, Ingénieur ordinaire, passé à Paris (en
congé).
Lefebvre (Alexandre), Ingénieur ordinaire, passé
en Tunisie.
Picarougue, Ingénieur ordinaire passé à Nîmes.
Rogier, Ingénieur ordinaire, passé à Châteaudun.
Trouvelot, Ingénieur ordinaire, passé à Bayonne.

Mises à la retraite

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Cordier, Inspecteur général honoraire.
Rigaux, Inspecteur général honoraire.
Dyrion, Ingénieur en chef.

Décès

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Alard, Inspecteur général en retraite.
Debauve, Inspecteur général.
Volmérange, Ingénieur en chef en retraite.
Cazavan, Ingénieur ordinaire en retraite.

MINES

M. :

Bochet, Inspecteur général en retraite.

II

PROJET DE LOI

relatif au recrutement des

Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ⁽¹⁾

La Commission des Travaux publics, des Chemins de fer et des voies de communication de la Chambre des Députés a adopté le projet de loi présenté par le Gouvernement, sans autre modification que l'addition d'un alinéa à chacun des articles 1 et 2 ; cet alinéa, rédigé d'accord avec l'administration, a pour objet de parer à une inégalité qui se serait produite entre les candidats astreints au service militaire et ceux qui n'y sont pas aptes, si le texte primitif avait été maintenu.

Après avoir fait l'historique de la question, le rapport présenté au nom de la Commission par M. Bourrat expose dans les termes ci-après les dispositions du projet de loi et la modification proposée par la Commission.

EXAMEN DÉTAILLÉ DU PROJET DE LOI

TITRE PREMIER

Recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées.

ARTICLE PREMIER. — Puisque nous avons déclaré vouloir faciliter l'adoption d'un projet de loi qui réalise un progrès appréciable sur la situation actuelle, nous pensons qu'il convient d'accepter que l'on fixe à douze ans la durée de service effectif à exiger des candidats.

Il faut remarquer, d'abord, que cette durée de service partira de la date d'admissibilité au grade de conducteur, et que par suite elle est au moins équivalente aux dix ans de service exigés, à dater de la nomination au grade de conducteur, par la loi du 30 novembre 1850. Elle serait évidemment plus favorable que l'ancienne, s'il arrivait encore des périodes au cours desquelles la nomination soit attendue, comme cela est arrivé, pendant plusieurs années consécutives, 5 à 6 ans par exemple.

Il est enfin un dernier point à signaler au sujet de l'article premier. Nous voulons parler des jeunes gens impropres au service militaire ou renvoyés dans leurs foyers avant la fin de leur service militaire qui bénéficieraient sur leurs camarades appelés sous les drapeaux de la durée de leur exonération.

Il y a donc lieu d'ajouter au second paragraphe de l'article premier un alinéa portant : *Pour les*

sous-ingénieurs et conducteurs qui n'auront pas satisfait aux obligations militaires de leur classe de recrutement, la durée du service effectif de douze ans sera augmentée de la durée de l'exemption du service militaire actif dont ils auront bénéficié.

Nous n'insisterons pas pour essayer de caractériser ce qu'il faut entendre par *examen professionnel*. Il est évident que cet examen devra être le véritable critérium du jugement à porter sur les candidats et par suite de leur classement. Il ne faudrait pas qu'il fût assez réduit pour conduire en fait à un classement où le choix aurait la plus large part. C'est une œuvre de justice qui est édictée, ce sont des garanties qu'on veut accorder, ce sont donc les preuves de la capacité professionnelle, des connaissances acquises, qu'il faudra retenir et pour cela il est indispensable que l'examen soit le véritable facteur du classement des candidats.

En résumé, l'article premier devrait être rédigé comme suit :

ARTICLE PREMIER. — *Les ingénieurs des ponts et chaussées sont recrutés :*

1° *Parmi les élèves-ingénieurs qui ont satisfait aux conditions exigées par les règlements de l'École nationale des ponts et chaussées ;*

2° *Parmi les sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées qui, comptant au moins douze années de service effectif depuis leur admissibilité au grade de conducteur, dont six années de service actif en cette qualité, sont portés sur un tableau dressé à cet effet, en tenant compte des services rendus, des aptitudes spéciales et du résultat d'un examen professionnel.*

Pour les sous-ingénieurs et conducteurs qui n'auront pas satisfait complètement aux obligations militaires de leur classe de recrutement, la durée du service effectif de douze ans sera augmentée de la durée de l'exemption du service militaire actif dont ils auront bénéficié.

Ils débent par la troisième classe du grade d'ingénieur ordinaire.

ART. 2. — Il y a lieu, pour le motif indiqué ci-dessus à l'article premier, d'ajouter un alinéa relatif aux candidats impropres au service militaire.

L'article 2 devrait donc être arrêté comme suit :

ART. 2. — *Les élèves-ingénieurs sont recrutés dans la proportion des quatre cinquièmes parmi les élèves classés, à leur sortie de l'École polytechnique, dans le service des ponts et chaussées, et d'un cinquième parmi les sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées comptant au moins six années de service effectif depuis leur admissibilité au grade de conducteur et ayant satisfait à un concours d'admission auquel ils ont été, à raison des services rendus, autorisés à se présenter.*

Pour les sous-ingénieurs et conducteurs qui n'auront pas satisfait complètement aux obligations militaires de leur classe de recrutement, la durée du service effectif de six ans sera augmentée de la durée de l'exemption du service militaire actif dont ils auront bénéficié.

(1) Voir Bulletin du P. C. M., n° 1, de janvier 1907.

Aucun candidat ne peut se présenter plus de trois fois à ce concours.

A défaut de sous-ingénieurs et de conducteurs reconnus admissibles, les places restant disponibles sur le cinquième qui leur est réservé ne seront l'objet d'aucune attribution.

ART. 3. — Nous n'avons aucune observation à présenter.

ART. 4. — Cet article est un des plus importants car il fixe la proportion des ingénieurs sortis des rangs devant exister dans le corps des ingénieurs.

Nous reconnaissons que la proportion du tiers obligatoirement réalisée constituera un progrès sur l'état actuel, même sur la plupart des proportions prévues dans les différents projets analysés plus haut. Elle est, notamment, incontestablement préférable à la proportion de *quarante pour cent du nombre total d'arrondissements d'ingénieurs ordinaires* admise par M. Ermant, rapporteur du projet de loi déposé, en 1897, par M. Turrel, ministre des Travaux publics ; elle l'est surtout parce que l'Administration est entrée, et nous devons l'en féliciter, dans la voie de la diminution des arrondissements d'ingénieur ordinaire et que dès lors, fier la proportion au nombre de ces arrondissements, serait vouloir la faire réduire progressivement.

Il est d'ailleurs évident que la proportion ne sera constituée que par des ingénieurs issus du rang et payés sur le budget du ministère des Travaux publics. Ceux d'entre eux qui seront au service des compagnies de chemins de fer, des départements, des villes, etc., etc., ne rentreront pas plus en ligne de compte que n'y rentreront les ingénieurs sortis de l'École polytechnique qui se trouvent déjà, ou se trouveront dans une situation analogue.

Il est bien entendu que l'application du projet de loi assurera rigoureusement le tiers du nombre total des emplois d'ingénieurs de tous grades, c'est-à-dire du nombre total des ingénieurs ordinaires, ingénieurs en chef et inspecteurs généraux, aux sous-ingénieurs et conducteurs qui auront été admis à l'École des ponts et chaussées ou qui auront subi l'examen professionnel prévu à l'article premier du projet.

Nous publions dans les annexes quelques documents relatifs au recrutement des administrations où entrent des anciens élèves de l'École polytechnique. On verra la part qui leur est faite dans chaque cas, et en la comparant avec celle qui leur est réservée dans le projet Barthou, on appréciera mieux le progrès réel qui va être accompli.

Nous n'avons rien à dire sur l'article 5.

L'article 6 bien que nous ne proposons pas d'en modifier le texte appelle une observation. Il paraît indispensable de préciser dans le règlement d'administration publique à intervenir, un détail relatif à la composition des comités et commissions qui auront à fonctionner pour assurer l'application de la loi.

Ce détail ne sera pas d'ailleurs pour surprendre, ni le Gouvernement, ni M. le ministre des Travaux publics, car il s'applique à une condition déjà réalisée dans bien des cas, depuis quelques

années, surtout au ministère des Travaux publics.

Il s'agit de donner un gage d'impartialité en introduisant deux membres issus du rang dans tous les Comités et toutes les Commissions. Cette mesure de justice se justifie d'elle-même, il ne paraît pas utile d'insister.

Nous croyons enfin qu'il est bon de spécifier que les examens seront toujours publics. Il s'agit là aussi d'une mesure d'impartialité qui est devenue une règle générale et qui, néanmoins, par une exception singulière, n'est pas encore réalisée en ce qui concerne l'examen d'admission, en qualité d'élève externe, à l'École nationale des ponts et chaussées.

Dispositions transitoires.

ART. 7. — Cet article règle la situation des ingénieurs auxiliaires, sous-ingénieurs et conducteurs faisant actuellement fonction d'ingénieur. Ils pourront être nommés au grade d'ingénieur ordinaire sans examen, mais il ne leur sera possible d'obtenir le grade supérieur, celui d'ingénieur en chef, que s'ils subissent l'examen professionnel pour entrer dans le cadre ordinaire des ingénieurs.

Nous apprécions trop le concours pour nous élever contre cette mesure.

ART. 8. — Il n'y a rien à dire contre cet article, qui n'est qu'une application du principe de la non-rétro-activité des lois.

TITRE II.

Recrutement des ingénieurs des mines.

Il semble inutile de reproduire les explications qui viennent d'être fournies au cours de l'examen détaillé des articles du projet relatif au recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées, elles s'appliquent toutes, sauf la dernière, aux articles correspondants du projet relatif au recrutement des ingénieurs des mines.

La dernière n'aurait pas de but ici puisque l'École nationale supérieure des mines n'est pas encore ouverte aux sous-ingénieurs et contrôleurs des mines et qu'elle ne le sera qu'après le vote de la présente loi.

On peut même affirmer que c'est un des plus sérieux motifs qui font désirer l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement, cette ouverture, à l'élément technique, d'un corps si rigoureusement fermé jusqu'à présent. La possibilité pour les sous-ingénieurs et contrôleurs des mines d'entrer dans le corps des ingénieurs est un événement d'une portée considérable. Il serait véritablement peu sage de retarder sa réalisation en s'arrêtant à des questions de proportion ou de durée de service.

Aussi proposons-nous l'adoption du titre II du projet de loi sous la réserve de deux additions aux articles 9 et 10 concernant la situation des candidats vis-à-vis du service militaire.

Il est aussi entendu que le règlement d'admi-

nistration publique prévu par l'article 14 devra spécifier que les Comités et Commissions devront comprendre, dès que cela sera possible, deux membres anciens contrôleurs des Mines.

Conclusions.

La question du recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, si souvent déjà posée devant le Parlement, semble enfin être entrée dans la voie des solutions car le projet de loi qui s'y applique et qui a été soumis par le Gouvernement à la Commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication ne rencontre aucune opposition. Par une bonne fortune rare, bien qu'il semble trop avancé aux uns, et trop timide aux autres, peut-être même à cause de ces deux qualités en apparence contradictoires, il a réuni jusqu'à présent l'unanimité des avis.

Il était bon aussi, semble-t-il, de montrer, en citant à la fois des œuvres grandioses et des noms d'hommes qui restent l'honneur du corps des ponts et chaussées, qu'il n'est pas absolument nécessaire de sortir de l'École polytechnique pour arriver à faire un ingénieur même de grand talent, non pas seulement au point de vue de la pratique, mais aussi de la science technique dans ce qu'elle a de plus élevé. Peut-on réellement et sérieusement affirmer qu'en amoindrissant la part de l'École polytechnique on va faire baisser le niveau de l'instruction générale? Est-ce qu'ils étaient hommes à justifier pareille hypothèse les ingénieurs du XVIII^e siècle et du commencement du XIX^e siècle, qui n'avaient pu sortir de cette école puisqu'elle n'existait pas encore?

Autant dire, en vérité, que l'instruction générale baisserait en France si l'École polytechnique venait à disparaître!

On ne veut pas abaisser le niveau scientifique des corps des ponts et chaussées et des mines; la Commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication ne s'associerait pas à une œuvre pareille. Elle souhaite, elle veut au contraire, si possible, une élévation de ce niveau par la mise en valeur de toutes les intelligences, de toutes les énergies.

Aussi s'associe-t-elle à l'œuvre poursuivie par le Gouvernement. Comme lui, elle estime, ainsi que l'a écrit M. Barthou dans son projet, que « l'heure est enfin venue de faire disparaître, pour le corps des ingénieurs du ministère des Travaux publics, tout ce qui n'est pas conforme à l'esprit de nos institutions républicaines. C'est à cette œuvre démocratique que nous convions le Parlement, en lui demandant de vouloir bien voter le projet de loi ci-après ».

La Commission partage ces vues. elle les fait siennes et, à son tour, elle prie la Chambre de vouloir bien voter le projet de loi ci-après :

III

RÉUNIONS DE L'ASSOCIATION

Compte rendu sommaire de la tournée de septembre 1907.

Pyénées-Orientales et Espagne.

La tournée organisée par le P. C. M. dans les Pyrénées-Orientales et à Barcelone s'est accomplie du 15 au 22 septembre suivant le programme qui avait été envoyé aux membres de l'Association.

Après avoir, dans la journée du dimanche 15 septembre, visité Perpignan, la plupart des adhérents sont allés coucher à Vernet-les-Bains, où commençait la tournée technique sur la ligne en construction de Villefranche à Bourg-Madame. Cette ligne est à voie de 1 m., avec des courbes de 80 m. et des rampes de 0 m. 06, et doit être exploitée par la traction électrique à courant continu. Le lundi 16 a eu lieu la visite du viaduc de Pontpédrouze, dont le projet a été dressé par M. l'Ingénieur en chef Séjourné; c'est un viaduc à deux étages et l'étage inférieur comporte une ogive de 30 m. de portée supportant à sa clef une pile de l'étage supérieur. Ensuite la tournée a visité le pont rigide de la Cassagne (système Gisclard) de 156 m. de portée. La notice qui paraîtra aux *Annales des Ponts et Chaussées* donnera la description détaillée de ces deux ouvrages ainsi que celle de l'ensemble de la ligne de Villefranche à Bourg-Madame.

La caravane a couché deux jours à Mont-Louis, d'où elle est allée, le mardi 17, visiter le barrage de la Bouillouse, destiné à créer un réservoir de 13 millions de mètres-cubes, pour l'alimentation de l'usine génératrice d'électricité. L'usine comportera 4 groupes de dynamos de 650 kw., actionnés par des turbines de 1.300 chevaux, dont deux pour le service courant, un pour le plus grand effort, un comme réserve; le courant doit être triphasé.

Le mercredi 18, l'étape a été particulièrement longue. Partis en voiture de Mont-Louis à 6 heures du matin, les excursionnistes ne sont arrivés que le soir à Quillan, d'où ils ont gagné Carcassonne en chemin de fer. Cette partie de la tournée a présenté un grand intérêt à la fois au point de vue technique et au point de vue pittoresque et a été, comme toute l'excursion, d'ailleurs, favorisée par un temps splendide.

Entraînés par l'exercice des jours précédents, la majeure partie des camarades ont consacré la matinée du jeudi 19 à la visite de la ville de Carcassonne; aussi a-t-on pu partir dès 11 heures pour Barcelone, où la caravane est arrivée vers 9 heures du soir. On a évité ainsi la mise en marche des trains spéciaux que les Compagnies du Midi de la France et du Madrid-Saragosse-Alicante avaient

bien voulu organiser entre Carcassonne et Barcelone pour permettre de faire le trajet de nuit.

A la frontière, un télégramme de bienvenue, envoyé par les ingénieurs de Barcelone, donnait aux camarades un avant-goût de l'accueil cordial qui les attendait dans cette ville. Dès le soir, en effet, à la descente des trains, ils étaient invités à un banquet pour le lendemain à midi et demi. La visite du port, dirigée par M. Valdès, directeur des travaux, a présenté le plus grand intérêt, grâce à l'obligeance extrême avec laquelle les ingénieurs espagnols, attachés au service de l'Etat, du port, de la Junte et de l'entreprise se sont prodigués pour donner tous les renseignements désirables sur les travaux et installations.

Ceux des camarades qui avaient déjà, en 1888, lors de l'Exposition de Barcelone, pris part à la visite organisée par l'Association des Ingénieurs du Sud-Ouest, ont pu se rendre compte du développement considérable du port et de la ville pendant cette période. Les grands travaux actuellement en cours d'exécution et ceux qui vont être réalisés à bref délai, transformeront encore ce magnifique port. La notice qui sera publiée dans les *Annales des Ponts et Chaussées* fournira le reste des renseignements techniques très complets sur ce point.

Le banquet, offert par les constructeurs du port de Barcelone, a été très cordial et s'est terminé par des toasts prononcés par M. Charguéraud, directeur des Routes, de la Navigation et des Mines, en l'honneur de Leurs Majestés le Roi et la Reine d'Espagne et par M. Valdès, directeur du port, en l'honneur du Président de la République française. Après ces toasts, M. Charguéraud, répondant à une allocution d'amicale bienvenue de M. Valdès, a remercié les Ingénieurs espagnols de leur fastueuse réception et fait l'éloge des travaux du port, montrant tout le fruit que les ingénieurs français avaient pu tirer de leur visite. M. Charguéraud a terminé en priant les ingénieurs espagnols d'accepter l'invitation de l'Association pour un banquet organisé pour le soir même.

Plusieurs représentants des divers services techniques de Barcelone ont également pris la parole et enfin Mme Heude s'est faite l'interprète des femmes et filles d'ingénieurs français pour remercier les ingénieurs espagnols de leur très aimable accueil.

L'après-midi a été consacré, par les uns, à une visite du port et des travaux d'agrandissement, par les autres, à la visite de la ville. Beaucoup de camarades, accompagnés d'ingénieurs espagnols, qui s'étaient aimablement offerts comme cicérones, se sont retrouvés à Tibidabo, hauteur qui domine Barcelone de quelques centaines de mètres et d'où l'on jouit d'une vue panoramique très étendue vers Barcelone, son port et ses environs.

Le banquet offert le soir à l'hôtel d'Orient par le P. C. M. n'a pas été moins cordial que celui du matin. 27 ingénieurs espagnols et représentants de la Municipalité, de la Junte et des divers services techniques avaient bien voulu accepter notre invitation, à laquelle participèrent 70 Français, y compris les femmes et filles d'ingénieurs.

A un toast de M. Doerr, inspecteur général des Ponts et Chaussées, qui a rappelé les liens de con-

fraternité qui existaient entre ingénieurs français et espagnols et a invité ceux-ci à venir rendre à Paris notre visite, M. Valdès a répondu, en exprimant toute la reconnaissance des ingénieurs espagnols pour leurs camarades français dont, au point de vue professionnel, ils se disent les élèves. Le directeur du port de Barcelone a terminé en acceptant, au nom de ses collègues, l'invitation formulée par M. Doerr. Puis l'adjoint à l'Alcade de Barcelone et M. l'Ingénieur Menbrillera ont, en quelques mots très chaleureux, clos la série des allocutions.

La partie officielle de la tournée était terminée.

Beaucoup d'ingénieurs ont consacré la journée du samedi, 21 à la très intéressante excursion de Monserrat et un certain nombre de nos camarades, mettant à profit la gracieuseté des Compagnies du Madrid-Saragosse-Alicante et du Nord de l'Espagne, qui avaient bien voulu considérer comme environs de Barcelone les limites mêmes de leurs réseaux et accorder la gratuité complète aux camarades et à leurs familles, ont poussé jusqu'à Saragosse, Madrid, Tolède et Alicante, avec retour par Saint-Sébastien et Irun.

Nous devons exprimer toute la gratitude de l'Association à MM. Lisle, secrétaire général de la Compagnie Madrid-Saragosse-Alicante, Mavistany, administrateur commissionné, André, secrétaire de la Compagnie du Nord de l'Espagne, Waldmann, directeur de l'exploitation, pour la gracieuseté avec laquelle ils ont concouru personnellement à faciliter la tournée aux ingénieurs français.

Le Comité croit utile d'appeler l'attention des membres de l'Association sur un point, qui a donné lieu à quelques difficultés. Après avoir donné leur adhésion à la tournée, plusieurs camarades, empêchés d'y prendre part, ont informé très tardivement les organisateurs de leur abstention, ou même ne les en ont pas avisés du tout, de sorte que les voitures et les chambres d'hôtels avaient été retenues pour un effectif supérieur au nombre des personnes présentes. De ce fait l'Association a dû prendre à sa charge des dédits relativement importants à verser aux voituriers et hôteliers. D'autre part, les adhésions de plusieurs camarades n'avaient pu être acceptées, en raison de la limitation du nombre des excursionnistes ; la négligence des inscrits qui ont fait défaut sans avertir à temps les a privés de prendre part à la tournée. Le Comité examinera les mesures à prendre pour éviter le retour de ces incidents.

Dîners. — La prochaine réunion de l'Association sera un dîner qui aura lieu à Paris dans les derniers jours de novembre ou les premiers jours de décembre. Une circulaire sera prochainement envoyée à ce sujet.

(Voir : Bulletin de janvier 1907.)

IV
AVIS DIVERS

1° RENOUVELLEMENT PARTIEL DU
COMITE

L'Assemblée générale ordinaire de notre Association qui doit se tenir dans la dernière semaine du mois de janvier ou la première de février, aura à procéder au remplacement des membres sortants du Comité d'Administration.

Notre règlement intérieur a fixé, à cet égard, les règles suivantes :

« Art. 8. — Le Comité prévient les Sociétaires « des vacances à pourvoir, et il les prie de lui « faire connaître leurs candidats dans un délai « qu'il déterminera et qui est d'au moins 20 jours.

« Art. 9. — Les réponses à cette lettre d'avis « sont adressées au Secrétaire du Comité et doi- « vent lui parvenir avant l'expiration du délai fixé « qui est de rigueur.

« Elles doivent indiquer les nom, grade et rési- « dence du ou des candidats proposés, constater « leur acceptation et porter la signature des Socié- « taires qui font la présentation avec indication de « leur adresse.

« Art. 10. — Le Comité porte à la connaissance « des Sociétaires, 15 jours au moins avant la réu- « nion de l'Assemblée générale, toutes les propo- « sitions de candidatures qui lui sont parvenues « dans les délais et conditions fixés par l'ar- « ticle 9. »

Les membres sortants du Comité, à remplacer en 1907, sont :

Membres résidant à Paris :

- MM. DELAFOND, inspecteur général des Mines,
BOULIVHIL, ingénieur en chef des Ponts
et Chaussées.
MONESTIEP, ingénieur en chef des Ponts et
Chaussées.

Membres résidant hors de Paris :

- MM. PAVILLIER, ingénieur en chef des Ponts et
Chaussées, à Marseille.
BORY, ingénieur ordinaire des Ponts et
Chaussées, à Fontainebleau.
LE COXIR, ingénieur ordinaire des Ponts et
Chaussées, à Mayenne.

Ces membres ne sont pas immédiatement rééligibles aux termes de l'article 5 de nos statuts.

Il n'y a pas d'autres vacances à pourvoir, car il ne s'est produit dans l'année, parmi les membres du Comité, ni démission, ni décès.

Les propositions de candidature doivent être adressées avant le 1^{er} décembre à M. CORSON, secrétaire du Comité, 139, boulevard Saint-Germain, à Paris (VI^e), et comporter les indications exigées par l'article 9 de notre règlement intérieur.

2° RENOUVELLEMENT ANNUEL DES
ABONNEMENTS COLLECTIFS

Tous nos abonnements expirent fin décembre. Le moment est donc venu de les renouveler pour un an.

Rappelons, pour ceux de nos camarades qui n'y ont pas participé, le fonctionnement de ce service qui est organisé depuis quatre ans.

Les sociétaires inscrits pour une même publication sont groupés, suivant leur nombre, en une ou plusieurs séries; chaque série donne lieu à un abonnement commandé par l'Association en son propre nom. Chaque numéro du journal est adressé par l'éditeur à notre agent-comptable, qui le met sous une bande spéciale, l'affranchit et l'expédie immédiatement au premier abonné de la série. Celui-ci, aussitôt après lecture, et au plus tard au bout d'une semaine, remet le numéro sous la même bande, l'affranchit de nouveau et l'adresse au second abonné, lequel procède de même pour transmettre au troisième; et ainsi de suite. Le dernier abonné de la série garde le numéro ou le renvoie à l'agent-comptable, suivant les conventions faites.

Pour faciliter les transmissions, les adresses des abonnés successifs d'une même série sont écrites d'avance, avec les numéros d'ordre, sur des fiches données que l'agent-comptable fixe sous la couverture du numéro; chaque abonné n'a qu'à coller sur sa propre adresse celle du lecteur suivant, en ayant soin de ne pas intervertir l'ordre des abonnés, et d'affranchir le tout suivant le tarif indiqué sur l'étiquette collée sur l'enveloppe.

L'abonné doit avoir le plus grand soin du fascicule, qui lui est, en quelque sorte, loué pour une période déterminée.

Le prix de chaque abonnement est réparti entre les abonnés de la série correspondante. Le dernier servi peut garder la publication, à la condition de payer double part.

Les frais généraux du service sont supportés par l'Association.

Le nombre total des abonnés est, pour l'année 1907, de 171 (au lieu de 145 pour 1906); il leur est fait 563 services (au lieu de 498 en 1906), se répartissant sur les 44 périodiques suivants (au lieu de 45 en 1906) :

	Abonnés
Annales des Mines de Belgique servi à	3
Annales des sciences psychiques	12
Annales des Travaux publics de Belgique ..	9
Art décoratif	10
Bulletin de la Société d'encouragement et Re- vue de Metallurgie	5
Comptes rendus de l'Académie des Sciences	4
Correspondant	14
Cosmos	3
Eclairage électrique	10
Economiste français	31
Fémina	18
Géométrie Civile	68
Houille blanche	3
Illustration	45
Industrie électrique	5
Intermédiaire des chercheurs et curieux	6

	Abonnés
Journal des Transports	4
Locomotion automobile	7
Modes (Les)	4
Nature	19
Nouvelles annales de la construction	8
Revue (Ancienne Revue des Revues)	14
Revue bleue	10
Revue des Deux-Mondes	50
Revue d'Économie politique	5
Revue générale des chemins de fer	28
Revue générale des Sciences pures et appli- quées	36
Revue d'hygiène et de police sanitaire	5
Revue de Mécanique	4
Revue du mois	4
Revue de Paris	40
Revue de Photographie	6
Revue politique et parlementaire	22
Revue scientifique (Revue rose)	12
Revue universelle des Mimes et de la Métal- lurgie	3
Tour du Monde	14
Tribune des Travaux publics	2
Engineering	10
Centralblatt der Bauverwaltungen	4
Fliegende Blätter	5
Glückauf	5
Woche (die)	4
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn Verwaltung	5
Zeitschrift des Vereins der deutschen Inge- nieure	5

le signataire de la demande impose à son con-
sontement, la troisième demande simple *desiderata*, aux-
quels il sera toujours donné satisfaction si c'est
possible, en ayant égard à l'ordre de priorité des
demandes.

A titre de *desideratum*, on peut demander à être
servi dans les premiers, ou au contraire, dans les
derniers.

A titre de *condition absolue*, on peut fixer le
maximum du prix qu'on veut payer ou celui du
numéro d'ordre qu'on veut occuper dans une série.

Ne seront inscrits pour garder les fascicules que
les sociétaires qui l'auront spécifié soit comme
condition absolue, soit comme *desideratum*.

L'attention de nos camarades est appelée sur
l'intérêt qu'il y a, pour le succès de la combinai-
son, à ne pas poser de conditions absolues trop
restrictives, et, notamment, à ne pas limiter à la
fois le prix et le rang de la série.

Il est très essentiel, lorsqu'on ne tient pas abso-
lument à faire choix entre plusieurs publications
du même genre ou même de genre différent, de
les indiquer toutes, sauf à spécifier un ordre de
préférence. Il y a beaucoup de séries très intéres-
santes qui ne peuvent être constituées que par ce
moyen. Pour en faciliter l'emploi, nous recom-
mandons de placer sur une même ligne et par or-
dre de préférence, dans la première colonne de la
demande, les numéros désignant des périodiques
parmi lesquels un seul devra être servi.

Il est bien entendu qu'un abonnement à un pé-
riodique demandé par un seul sociétaire ne sera
pas servi, l'intermédiaire de l'Association n'étant
pas utile pour cela. Le demandeur en sera natu-
rellement avisé.

Les demandes doivent être adressées AVANT LE
15 NOVEMBRE, 11 RUE DE RIGUEUR, à M. Maillot,
agent-comptable, 27, Quai des Grands-Augustins,
Paris (VI^e).

Les camarades abonnés qui désirent continuer
leurs abonnements dans les mêmes conditions
qu'en 1907, sont priés de le faire connaître à notre
Agent-Comptable, soit par l'envoi de la carte-pos-
tale, soit par lettre. Il sera entendu que ceux qui
n'auront pas écrit ne recevront rien.

SPÉCIMEN DE DEMANDE

NUMÉROS DES PÉRIODIQUES DEMANDÉS (par ordre de préférence dans chaque ligne)	CONDITIONS absolues de l'ABONNEMENT	DESIDERATA
7 ou 18 ou 48 ou 56 ou 96	»	Premiersrangs
2 ou 5 ou 6 ou 10 ou 47 ou 60	»	Derniersrangs
12 ou 69 ou 87 ou 100 ou 158	Prix < 20 fr.	»
8 ou 23 ou 37 ou 53 ou 173	Rang < 3	»
28 ou 32 ou 38 ou 46 ou 59 ou 63	»	»
11 ou 34 ou 56	»	
110 ou 112 ou 126 ou 153	»	
62 ou 88 ou 93 ou 91	»	
51 ou 78 ou 104	fascicules à garder	
Adresse :		Signature :

Le Gérant : ALBERT DAVY.

La comparaison des chiffres ci-dessus montre
que le nombre des services faits et des périodiques
envoyés a encore augmenté cette année de dix pour
cent. Mais pour qu'ils continuent à donner satis-
faction aux participants, il importe, au plus haut
degré, d'éviter les irrégularités dans la transmis-
sion, dont quelques camarades se sont plaints. 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 or-
ganisation si appréciée. Tous les membres de
l'Association sont instamment priés de ne pas dé-
passer le *déla* d'une semaine pendant lequel cha-
cun 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 dété-
riorés.

Il est arrivé quelquefois que la superposition
de plusieurs fiches d'adresse a provoqué leur dé-
collement, et, par suite, un envoi des périodiques
en fausse direction. Pour éviter cet inconvénient,
il est recommandé aux abonnés d'arracher de l'en-
veloppe, autant que faire se pourra, les fiches pré-
cédemment collées.

La liste des périodiques proposés pour les
abonnements collectifs se trouve à la page sui-
vante; nous rappelons que les demandes peuvent
être faites sur la carte postale du *Bulletin* ou par
lettre.

La première colonne doit indiquer par leur nu-
méro (pris sur la liste ci-après), les périodiques
demandés, la seconde les *conditions absolues* que

LISTE DES PÉRIODIQUES

PROPOSÉS

POUR LES ABONNEMENTS COLLECTIFS

En 1908

NUMÉROS A RAPPELER	TITRE DES PUBLICATIONS	NOMBRE DE NUMÉROS PAR AN	PRIX
			Francs
1° Publications en Langue française.			
1	Aérophile (l').....	12	10
2	Annales de Chimie et de Physique.....	12	38
3	— des Mines de Belgique	4	12
4	— des Ponts et Chaussées (complètes)	6	40
5	— — — (mémoires et documents)	6	33
6	— — — (lois, décrets, arrêtés)	6	14
7	— des Sciences psychiques.....	12	12
8	— des Travaux publics de Belgique... ..	6	20
9	Architecture (l').....	52	25
10	Art et les Artistes (l')	12	16
11	Art décoratif (l')	12	20
12	Art et décoration	12	22
13	Bulletin de la Commission du congrès international des chemins de fer	12	30
14	Bulletin de la Société d'Encouragement et Revue de Métallurgie..	12	36
15	— — — de Géographie	12	22
16	Comptes rendus de l'Académie des Sciences	52	40
17	Correspondant (le).....	24	35
18	Cosmos (le).....	52	25
19	Eclairage électrique (l').....	52	50
20	Economiste français (l').....	52	40
21	Enseignement mathématique.....	6	15
22	Femina	24	12
23	Génie civil (le).....	52	38
24	Génie militaire (le)	12	25
25	Houille blanche (la).....	24	15
26	Illustration (l').....	52	38
27	Industrie électrique (l').....	24	26
28	Intermédiaire des chercheurs et curieux (l').....	24	18
29	Journal des Economistes.....	12	38
30	Journal des Transports.....	52	16
31	Locomotion automobile (la).....	32	20

NUMÉROS A RAPPELER	TITRE DES PUBLICATIONS	NOMBRE DE NUMÉROS PAR AN	PRIX Francs
1° Publications en Langue française (suite).			
32	Magasin pittoresque.....	24	12
33	Mémoires et Compte rendu de la Société des Ingénieurs civils de France		42
34	Mercure de France	24	25
35	Modes (les).....	12	24
36	Mouvement socialiste (Lagardelle)	12	12
37	Musica	12	13
38	Nature (la).....	52	25
39	Nouvelles annales de la Construction.....	12	20
40	Nouvelle revue (Juliette Adam)	24	47
41	Revue (la) (ancienne Revue des Revues).....	24	26
42	— Bleue	52	30
43	— des Deux-Mondes.....	24	56
44	— d'Economie politique.....	12	22
45	— Générale des chemins de fer.....	12	27
46	— — des Sciences pures et appliquées.....	24	22
47	— d'Hygiène et de Police sanitaire.....	12	22
48	— des idées	12	22
49	— Internationale de musique.....	12	20
50	— de Mécanique.....	12	38
51	— de Métallurgie.....	12	40
52	— de Métaphysique et de Morale	6	15
53	— du mois.....	12	22
54	— de Paris.....	24	54
55	— de Photographie.....	12	18
56	— Politique et parlementaire.....	12	30
57	— Scientifique (revue rusc).....	52	30
58	— socialiste (Fournière)	12	20
59	— technique et annales des travaux publics	24	24
60	— Universelle des Mines et de la Métallurgie.....	12	35
61	Tour du Monde (le).....	52	28
62	Tribune des travaux publics (la)	18	12
63	Vie automobile (la)	52	20
64	Vie au Grand air (la).....	52	20
2° Publications en Langue anglaise.			
65	Art Journal.....	12	28
66	Colliery Guardian (the).....	52	40
67	Engineering	52	45
68	Graphic	52	40
69	Scientific american.....	52	47
70	Studio (the)	12	22
3° Publications en Langue allemande.			
71	Centralblatt der Bauverwaltung.....	104	20
72	Fliegende Blätter.....	52	20
73	Gluckauf	52	35
74	Jugend	52	20
75	Moderne Kunst.....	12	20
76	Woche (die).....	52	30
77	Zeitschrift des Vereines der deutschen Ingenieure.....	52	75
78	Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn Verwaltung.....	104	28