

BULLETIN DU P. C. M.

Association des Ingénieurs

DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

I

CHANGEMENTS DANS LA LISTE

DES INGÉNIEURS

Adhésions nouvelles à l'Association

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. :

BOUSIGUES, MOFFRE, Ingénieurs en chef.
BRANQUART, DAVEAL, GUYON-GELLIN, LABADIE, LAN-
TENNOIS, LEJEUNE, MONAT, MONGES, RAULT, Ingé-
nieurs ordinaires.
MAUDEAU, MARTIN, WEIL, Elèves Ingénieurs.

Nominations.

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. :

MODELSKI, nommé Inspecteur Général.
RABIT, nommé Inspecteur Général.
GROS, nommé Inspecteur Général honoraire.
ROTH, nommé Ingénieur en Chef.
BUISSON, nommé Ingénieur ordinaire.

MINES

M. :

BELLANGER, nommé Ingénieur en chef.

Changement de résidence

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. :

Doc, Ingénieur en Chef, passe à Cahors.
JACQUINOT, Ingénieur en Chef, passe à Compiègne.
MEUNIER, Ingénieur en Chef, passe à La Rochelle.
ROTH, Ingénieur en chef, passe à Epinal.
AUBRY (Charles), Ingénieur Ordinaire, passe aux
Chemins de fer de l'Etat.
BAURÈS, Ingénieur Ordinaire, passe à Sétif.
BORY, Ingénieur Ordinaire, passe à Agen.
BOUVELOUP, Ingénieur Ordinaire, passe à Bor-
deaux.
BUISSON, Ingénieur Ordinaire, passe à Toulon.
DUCHATTEL, Ingénieur Ordinaire, passe à Paris.
GAJAN, Ingénieur Ordinaire, passe à Batna.
GUYOT, Ingénieur Ordinaire, passe à Besançon.
MAROGER, Ingénieur Ordinaire, passe à Montpel-
lier.
MUGNIOT, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.
SABATIER, Ingénieur Ordinaire, passe à Constan-
tine.
SORBA, Ingénieur Ordinaire, passe à Dax.
COURTAIGNE, Elève Ingénieur, passe à Caen.
MARCORELLES, Elève Ingénieur, passe à Mirande.

MINES

M. :

BELLANGER, Ingénieur en Chef, passe à Mais.

Changement d'adresse

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. :

BIENVENUE, Inspecteur Général, 112, boulevard de
Courcelles.
DREYFUS (Silvain), Ingénieur en Chef, 160, boule-
vard Haussmann.
LEGOUZÉ, Ingénieur en Chef, 25, rue Molitor.

MINES

MM. :

BERNHEIM, Ingénieur en Chef, Saint-Leu (Seine-et-
Oise), 7, rue de la Paix.
RATAU, Ingénieur Ordinaire, 10 bis, avenue Eli-
sée-Reclus.

Mise en congé

PONTS ET CHAUSSÉES

M. :

GODARD (Louis), Ingénieur en Chef.

Mises à la retraite

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. :

MODELSKI, Inspecteur Général.
RABIT, Inspecteur Général.
GROS, Inspecteur Général honoraire.
ARNAUD (Marius), Ingénieur en Chef.
HÉMARQUER, Ingénieur en Chef.
SOULIÉ, Ingénieur en chef.
MOREAU (Ernest), Ingénieur Ordinaire.

MINES

M. :

BADOUREAU, Ingénieur en Chef.

Décès

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. :

DE DARLEIN, Inspecteur Général.
LATERRADE, Ingénieur en chef

MINES.

M. :

ROLLAND, Ingénieur en Chef.

Démisssionnaire du Corps

PONTS ET CHAUSSÉES

M.

LELEVRE (Alexandre), Ingénieur Ordinaire.

Errata

PONTS ET CHAUSSÉES

MM. :

TAVERNIER (René), Inspecteur Général, a été porté par erreur dans la liste des Ingénieurs en Chef dans le bulletin de février.

CARRAU, Ingénieur en Chef, a été porté, par erreur, comme Ingénieur Ordinaire, dans le même Bulletin.

SOULIÉ, Ingénieur en Chef, a été porté à tort comme étant en retraite, dans le même Bulletin.

II

PROCES-VERBAUX

DES

DES SÉANCES du COMITÉ

Séance du lundi 12 février 1912.

La séance est ouverte à 2 heures sous la présidence de M COLSON.

Présents : MM. ARMAND, AUBIN, BERTRAND, BOUTTEVILLE, CHESNEAU, DEBÈS, HECKER, HENRY, DE JOLY, LEPRINCE-RINGUET, MEUNIER.

Absents et excusés : MM. BUISSON, CLAVEL, MONESTIER, PAINVIN, SARTIAUX, TARTRAT.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître au Comité que M. le Ministre des Travaux Publics a bien voulu accepter l'invitation de l'Association pour un dîner qui aura lieu le lundi 25 mars; avis va en être donné par une circulaire spéciale faisant connaître le montant de la souscription.

Ce montant restera d'ailleurs fixé au prix uniforme de 10 francs pour les dîners autres que celui présidé par le Ministre.

M. HENRY donne connaissance du programme qu'il a préparé pour une tournée à effectuer dans la matinée et l'après-midi du 25 mars aux environs de Paris. Ce programme est adopté et sera immédiatement distribué aux membres du P. C. M. avec une notice à l'appui.

M. Henry fait en outre connaître les premiers résultats de l'étude qu'il a entreprise pour la tournée d'été. Il en résulte que cette tournée devra être concentrée dans les Bouches-du-Rhône et aux abords immédiats, les travaux de la ligne de Nice à Coni ne paraissant pas assez avancés pour être utilement visités en 1912.

M. LEPRINCE-RINGUET appelle l'attention du Comité sur l'utilité de développer dans le service des abonnements collectifs le système de l'envoi direct au premier abonné. Il est chargé de pro-

poser la forme nouvelle à donner à l'avis qui sera publié sur ce point dans le Bulletin d'octobre 1912.

M. LEPRINCE-RINGUET signale en second lieu l'intérêt qu'il pourrait y avoir à demander l'attribution aux fonctionnaires des travaux publics d'allocations proportionnelles au nombre des enfants.

M. LE PRÉSIDENT fait observer à ce sujet que des allocations de cette nature ne pourraient être accordées que par une mesure d'ensemble commune à toutes les Administrations et qu'elles resteraient probablement limitées aux agents dont le salaire annuel n'atteindrait pas un maximum inférieur au traitement des Ingénieurs.

Le Comité se rangeant à cet avis estime qu'il y a lieu de concentrer ses efforts sur les améliorations matérielles déjà sollicitées pour les Ingénieurs de tout grade en activité de service.

M. DEBÈS a été prié d'attirer l'attention du Comité sur l'utilité d'améliorer la situation des Ingénieurs Ordinaires de 1^{re} classe ayant une ancienneté suffisante de grade.

DIVERS MEMBRES exposent que la rapidité actuelle de l'avancement enlève à cette question une partie de l'intérêt qu'elle aurait pu présenter à certaines époques.

M. BERTRAND objecte que, nonobstant cette rapidité, quelques Ingénieurs Ordinaires des Ponts et Chaussées sont maintenus longtemps sur la liste des Ingénieurs de 1^{re} classe, que leur nombre peut se trouver accru dans un avenir plus ou moins prochain, et qu'il pourrait être conforme à l'intérêt du corps, comme de certains de ses membres, de créer une catégorie d'Ingénieurs principaux jouissant d'appointements plus élevés que ceux des Ingénieurs Ordinaires de 1^{re} classe, réservée dans des conditions à déterminer aux Ingénieurs auxquels leur âge, leur santé... interdiraient les fonctions d'Ingénieur en Chef.

LE COMITÉ estime que l'idée ainsi émise mérite d'être retenue et devra être étudiée dès que les circonstances et les conditions de l'avancement paraîtront rendre son application utile.

LE SECRÉTAIRE rappelle les questions qui ont été soulevées par divers Camarades à l'Assemblée générale de janvier.

Il donne connaissance de la circulaire ministérielle du 12 août 1911 dont la phrase relative aux frais de contrôle des Services publics d'automobiles a été critiquée par M. Renault.

M. LE PRÉSIDENT expose que les auteurs des articles de loi instituant les subventions accordées à ces Services avaient entendu les affranchir autant que possible des sujétions de contrôle imposées aux chemins de fer sur routes. Dans ces conditions le Conseil d'Etat a estimé que l'allocation de frais spéciaux aux agents du contrôle n'était pas justifiée et supposerait un développement du contrôle contraire à l'esprit de la loi. Mais celle-ci n'a pas déterminé avec précision l'étendue du contrôle et, le Service étant départemental, cette étendue peut varier beaucoup suivant les localités.

Si, donnant à l'article 18 du Cahier des Charges-type joint à la circulaire du 12 août 1911 une application plus large que celle primitivement prévue, les Préfets demandent aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées d'exercer sur les Services publics d'automobiles un contrôle analogue à celui des chemins de fer d'intérêt local, et non plus seulement de vérifier si l'entrepreneur du service public a droit à la subvention de l'Etat dans les conditions prévues à l'article 2 du Décret du 5 juin 1909, les Ingénieurs paraissent fondés à réclamer l'allocation de frais de contrôle.

Le Comité est d'avis d'appeler l'attention de l'Administration sur l'utilité que présenterait une circulaire interprétative de celle du 12 août 1911.

L'attention du Comité est appelée à nouveau sur les critiques soulevées depuis longtemps et reprises par le Camarade Masson au sujet de la manière dont les frais de contrôle des distributions d'énergie électrique sont calculés par le Ministère des Finances et absorbés partiellement par les Administrations Centrales. Les frais de contrôle afférents aux distributions d'énergie électrique communales sont répartis à peu près intégralement entre les agents contrôleurs. Il n'en est pas de même à beaucoup près pour les distributions d'énergie placées sous l'action directe de l'Etat.

Le Comité estime que l'attention de l'Administration devra être appelée à nouveau sur les inégalités fâcheuses résultant des différences et des défauts des répartitions dont il s'agit.

Le Comité ouvre la discussion sur la situation des Ingénieurs chargés du Service de l'hydraulique agricole, qui, au cours de la dernière Assemblée, a donné lieu à des observations du Camarade Pendariés.

Il résulte des renseignements parvenus à la connaissance de plusieurs de ses membres, que le malaise est général dans les Services intéressés. A plusieurs reprises, il a été question d'enlever l'Hydraulique agricole aux Ingénieurs ; certains documents officiels ont même paru donner consistance à ces bruits et ont impressionné péniblement le personnel des Travaux publics.

La réalisation complète des projets formulés semble impossible, mais les applications partielles qu'on cherche à leur donner risquent de désorganiser le Service.

Les Ingénieurs connaissent les inconvénients auxquels a jadis donné lieu le passage du Service de la surveillance de la pêche au personnel forestier qui est réparti avec une densité très inégale sur l'étendue du territoire : ils se rendent compte des difficultés bien supérieures auxquelles donnerait lieu une réorganisation autonome du Service de l'Hydraulique agricole. A l'appui d'une pareille transformation, on a donné à entendre qu'elle se ferait, le cas échéant, sans dépenses supplémentaires : mais comment pourrait-il en être ainsi alors que le personnel des Ponts et Chaussées mis à la disposition du Département de l'Agriculture ne lui coûte que les sommes correspon-

dant à ses frais de tournée et à quelques indemnités de fin d'année.

En lui enlevant le Service Hydraulique, on réduirait la besogne d'un grand nombre d'agents du Département des Travaux publics que dans une mesure trop faible pour permettre des suppressions d'emploi.

Il faudrait donc créer un nouveau personnel, c'est-à-dire généraliser ce qui existait en 1881 et existe encore exceptionnellement dans quelques régions où le Service hydraulique a une grande importance. Encore la spécialisation n'avait-elle jamais pu être réalisée à tous les degrés de la hiérarchie. Ainsi l'Ingénieur en Chef spécial utilisait les concours d'Ingénieurs du Service ordinaire, qui avaient sous leurs ordres des conducteurs et des employés secondaires spécialisés. Les emplois spécialisés ont d'ailleurs été, contrairement aux prévisions de la Circulaire du 28 décembre 1881, supprimés dans bien des cas par le Ministère de l'Agriculture sans que les crédits transférés à ce Ministère pour y pourvoir aient été rendus au Ministère des Travaux publics pour compenser par une augmentation du personnel du Service ordinaire la suppression des agents spéciaux.

M. LE PRÉSIDENT montre l'utilité qu'il y aurait à chiffrer exactement les sommes que le Département de l'Agriculture a consacrées depuis 1881 au personnel de l'hydraulique agricole.

Les souvenirs des membres du Comité permettent d'établir qu'en 1881 le Département des Travaux publics a passé à celui de l'Agriculture deux Ingénieurs en Chef spécialisés et un assez grand nombre de Conducteurs et d'employés secondaires également spécialisés. Les crédits correspondants ont alors été transférés à l'Agriculture. Mais depuis lors, les deux postes d'Ingénieurs en Chef et bon nombre de postes de Conducteurs et de Commis ont été supprimés par extinction et les disponibilités ainsi créées paraissent avoir été consacrées au développement du personnel des Améliorations agricoles. C'est ainsi que dans l'arrondissement de Saint-Girons où existaient jadis un Conducteur et trois Commis spécialisés, il ne reste plus qu'un Commis, d'ailleurs en disponibilité pour raisons de santé. Dans l'Hérault, où l'on trouvait en 1881 un Ingénieur en Chef et six Conducteurs spécialisés, il ne reste plus que deux Conducteurs spécialisés, alors que le Service, loin de diminuer, a notablement augmenté d'importance.

La situation est d'ailleurs aggravée par la pénurie de personnel dont souffre le Ministère des Travaux publics et le Département de l'Agriculture peut, dans certains cas, laisser disparaître des postes spécialisés en invoquant les difficultés qu'il éprouve à les pourvoir, quand il s'adresse au Ministère des Travaux publics.

Un pareil état de choses est forcément préjudiciable à la marche du Service de l'Hydraulique agricole, qui tend vers un état de paralysie dont les adversaires de l'organisation actuelle tireront argument pour chercher à la détruire, sans d'ailleurs pouvoir la remplacer.

M. LE PRÉSIDENT demande si une partie des at-

tributions du personnel de l'hydraulique agricole a été passée au personnel des Améliorations agricoles.

Les renseignements parvenus à la connaissance du Comité montrent que seuls les drainages ont été remis au personnel des Améliorations agricoles, mais que celui-ci a tendance à intervenir parfois dans les affaires relevant du Service voisin, notamment en matière d'adductions d'eau dans les hameaux, sous prétexte de l'intérêt agricole qu'elles présentent. Le Comité a, en outre, le regret de constater que, par suite de déception ou de découragement sans doute, certains Ingénieurs chargés du Service de l'hydraulique agricole ne s'attachent pas à retenir les affaires de leur compétence et les renvoient parfois indûment au Service des Améliorations agricoles moins bien placé cependant pour les traiter : on peut même citer entre les deux Services des cas de conflit négatif.

Le Service des Améliorations agricoles plus largement doté au point de vue des subventions a accordé a aussi tendu à se substituer à celui de l'Hydraulique en prenant à la charge de l'Etat les frais des études préalables à la formation d'associations syndicales, que les Ingénieurs de l'Hydraulique devaient laisser à la charge des intéressés ; il semble que, depuis peu, la parité tende à s'établir entre les deux Services.

La discussion qui suit cet échange de vues montre que le personnel des Ponts et Chaussées seul est réparti sur toute la surface du territoire dans des conditions permettant d'assurer convenablement un Service qui fonctionne partout. Il en a depuis longtemps la pratique ; il en connaît toutes les difficultés techniques, administratives et contentieuses, et ce ne serait pas sans de longs et fâcheux tâtonnements, sans un malaise dont souffriraient les populations, qu'on arriverait à faire fonctionner ce service au moyen d'un personnel nouveau qu'il faudrait former et qui imposerait, au surplus, un énorme surcroît de dépenses au Département de l'Agriculture. Si les projets de changement d'organisation, qui semblent irréalisables continuent, pour le moment, à amener une réduction excessive du personnel affecté à ce Service, c'est le Corps des Ponts et Chaussées qui porterait devant l'opinion la responsabilité de sa mauvaise marche. Il importe donc que le personnel des Ponts et Chaussées s'applique à ne fournir aucun argument aux partisans de sa déposition :

D'abord en veillant sur lui-même et en s'attachant à ne pas abandonner par lassitude des positions où il est de l'intérêt du Corps, comme de l'intérêt de l'Etat, de se maintenir.

Secondement, en signalant à l'Administration des Travaux publics l'utilité de mettre à la disposition de celle de l'Agriculture tous les Agents qui lui seront demandés pour être spécialisés, de manière à ne pas prêter la main à une éviction progressive des Agents des Ponts et Chaussées, puis l'utilité de tenir compte des besoins de l'hydraulique agricole dans les remaniements du per-

sonnel non spécialisé qui est attaché dans les départements aux divers Services des Travaux publics.

Troisièmement, en attirant l'attention des deux Ministres intéressés sur les difficultés auxquelles conduirait la réorganisation envisagée dans certains milieux et en montrant notamment au ministre des Travaux publics comment les crédits de personnel transférés en 1881 à l'Agriculture par son Département pour le paiement d'agents des Ponts et Chaussées ont été progressivement distraits de leur affectation.

Sur la proposition de son Président, le Comité décide de remettre les démarches à faire auprès des Ministres jusqu'au jour où le dépouillement des Comptes définitifs du Ministère de l'Agriculture aura permis de suivre avec précision la marche des crédits du personnel de l'Hydraulique agricole, en tenant compte des modifications apportées aux traitements de ce personnel depuis 1881.

M. LE PRÉSIDENT appelle l'attention du Comité sur une proposition de loi présentée récemment à la Chambre des Députés par M. Coutant et « tendant à interdire à tous les fonctionnaires, notamment à ceux des Services des Ponts et Chaussées et vicinal, de faire, en dehors de leurs fonctions, des commerces, travaux ou industries quelconques ».

Divers membres font observer que les réclamations ayant amené le dépôt de cette proposition visent principalement les Conducteurs et les Agents-Voyers et que l'intérêt du P.-C.-M. ne paraît pas être de prendre position dès à présent à son sujet.

Il semble d'ailleurs que l'observation des instructions ministérielles en la matière suffirait à empêcher les abus dont on se plaint parfois avec raison, sans enlever au personnel des Ponts et Chaussées la possibilité de prêter le concours de son expérience dans les cas vraiment utiles où il est réclamé.

Le Comité décide de se réunir le lundi 25 mars à 6 h. 1/2 avant le banquet ministériel.

La séance est levée à 4 h. 1/4.

Le Secrétaire,
G. DE JOLY.

Le Président,
C. COLSON.

Séance du lundi 25 mars 1912.

La séance est ouverte à 6 h. 1/2 sous la présidence de M. COLSON.

Présents : MM. AUBIN, BERTRAND, BOUTTEVILLE, CHESNEAU, DEBES, HECKER, DE JOLY, LEPRINCE-RINGUET, MEUNIER, PAINVIN, TARTRAT.

Absents et excusés : MM. ARMAND, BUISSON, CLAVEL, HENRY, MONESTIER, SARTIAUX.

M. LE PRÉSIDENT donne, en l'absence de M. Heu-

ay, empêché, connaissance du programme préparatoire dressé pour la tournée de septembre qui aurait lieu du 16 au 21 et pourrait, après examen nouveau, être prolongée jusqu'à Nice. Il donne connaissance d'observations qui ont été adressées par divers Camarades, tant au sujet du lieu que de l'époque de la tournée projetée.

Après examen et tout en appréciant les motifs exposés, le Comité estime qu'il y a lieu de s'en tenir aux résolutions précédemment adoptées.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance d'une lettre d'un Camarade qui propose de fixer à un taux variable avec l'âge des participants le montant de la somme à verser pour rédimmer la cotisation annuelle que comporte l'adhésion au P. C. M. Ce système a paru trop compliqué pour être adopté par les Associations similaires.

LE SECRÉTAIRE donne connaissance d'une communication officielle relative à la création d'une Fédération internationale des Ingénieurs, Architectes et Experts Géomètres diplômés dans les Ecoles professionnelles des diverses nations. Cette création fait l'objet d'une tentative du « Centro Nacional de Ingenieros de Buenos-Ayres » et est signalée par le Ministre plénipotentiaire de la République Française en Argentine.

Le Comité, tout en estimant que le P. C. M. devrait, le cas échéant, faire accueil aux membres du « Centro Nacional de Ingenieros », décide de surseoir à toute adhésion proprement dite à une Fédération Internationale encore mal définie.

LE SECRÉTAIRE appelle l'attention du Comité sur l'avis émis par la Commission du Budget de la Chambre des Députés au sujet du projet de loi concernant le contingent des croix sans traitement de la Légion d'honneur. D'après le rapport de M. Marin, ce contingent serait réparti entre les différents Ministères d'après des coefficients : celui des Travaux publics qui est de 5,37 0/0 paraît faible, et il conviendrait de veiller à ce que la situation déjà médiocre ne soit pas aggravée.

Le Comité charge son bureau d'examiner cette affaire et de la suivre, s'il y a lieu, d'accord avec les membres du Parlement appartenant au Corps.

LE SECRÉTAIRE fait connaître qu'il a reçu du Camarade Leprince-Ringuet la note que ce dernier s'était chargé de préparer au sujet des abonnements collectifs. M. Leprince-Ringuet estime qu'il y a lieu d'encourager les abonnements directs à l'éditeur en réduisant le taux de l'abonnement pour le premier de chaque série pratiquant la réception directe, et même pour tous les membres de la série. La question qui intéresse le budget de l'Association paraît devoir être examinée d'accord avec le Trésorier.

Divers membres font observer qu'il serait délicat d'abaisser le taux de l'abonnement pour d'autres que pour les premiers de série. Ceux-ci pourraient être affranchis de la surtaxe correspondant à leur rang et payer le même prix que les abonnés venant en seconde ou en troisième ligne.

La question sera mise à l'étude dans le sens indiqué par le Comité.

M. LE PRÉSIDENT rend compte des démarches qu'il a faites pour obtenir une amélioration des frais de contrôle des distributions électriques. Les renseignements recueillis confirment que les crédits inscrits aux budgets successifs, conformément à la règle de la pénultième année, restent toujours notablement au-dessous des recettes réalisées, comme l'indique le tableau ci-dessous :

	Recettes prévues	Recettes réalisées
Exercice 1910	150.000	206.363
Exercice 1911	150.000	250.498
Exercice 1912	200.000	»

Un crédit supplémentaire de 20.000 francs a été obtenu en 1911, ce qui a porté la dotation de l'exercice à 170.000 francs.

L'Administration a l'intention de demander cette année un crédit supplémentaire de 50.000 francs égal à la différence des recettes réalisées en 1911 et des prévisions inscrites au budget de 1912. Il conviendra que ce crédit supplémentaire soit réparti entre les différents Services d'Ingénieurs en Chef, sans augmentation des sommes réservées à l'Administration Centrale pour lesquelles les prévisions s'élèvent déjà à 36.000 francs, y compris le traitement de l'Inspecteur Général du Contrôle.

Le Comité constate que l'amélioration ainsi obtenue sera d'environ 30 0/0, et qu'il y a lieu de la poursuivre de manière à atténuer ce qu'il y a de dommageable pour les Ingénieurs dans la stricte application de la règle de la pénultième année qui domine la préparation de nos budgets.

M. LE PRÉSIDENT expose les renseignements nouveaux qu'il a recueillis sur la situation du personnel de l'Hydraulique agricole dont le Comité s'est occupé au cours de sa séance de février.

LE SECRÉTAIRE fait observer à ce sujet que le Décret du 5 avril 1908 constitutif du Service des Améliorations agricoles prévoit explicitement en son article 11 que « la formation des effectifs du « Corps des Agents des Améliorations agricoles » aura lieu au fur et à mesure des réductions réalisées dans le personnel de l'Hydraulique agricole et de manière à se renfermer dans la limite « des crédits budgétaires relatifs à ce personnel. » L'amointrissement de ce dernier était donc escompté et se réalise presque automatiquement pendant que les allocations, les traitements et le nombre des agents des Améliorations agricoles augmentent progressivement, comme en font foi notamment un Décret du 12 mai 1910 et un Arrêté ministériel du 12 juillet 1911. Le personnel des Améliorations, d'abord assimilé dans une certaine mesure aux professeurs départementaux et spéciaux d'agriculture, l'a été ensuite au personnel des Ponts et Chaussées. Il semble qu'une nouvelle orientation se manifeste avec un décret du 12 mars 1912 qui établit des équivalences de grade entre les agents des Eaux et Forêts et les Ingénieurs des Améliorations agricoles et qui rattache les services locaux des Améliorations agricoles aux Con-servations des Eaux et Forêts.

M. LE PRÉSIDENT demande au Comité si, dans

les conditions précédemment exposées, la démarche qui avait été projetée auprès du ministre de l'Agriculture doit être définitivement entreprise.

M. MEUNIER fait observer que l'effritement du personnel de l'Hydraulique agricole va sans doute continuer si aucune tentative n'est faite pour l'enrayer et que le danger d'arriver à une paralysie presque totale des Services, dont le personnel des Ponts et Chaussées supporterait aux yeux du public la responsabilité, paraît subsister.

Le Comité se rallie à cette manière de voir et prie son président de bien vouloir exposer la situation au Ministre de l'Agriculture.

Le Comité décide de se réunir le lundi 29 avril à 2 heures à l'École des Ponts et Chaussées.

La séance est levée à 7 h. 1/2.

Le Secrétaire,
G. DE JOLY.

Le Président,
C. COLSON.

III

COMPTE-RENDU DU BANQUET

PRÉSIDÉ PAR M. LE MINISTRE.

Ce banquet a eu lieu au Palais d'Orsay. Outre M. Jean Dupuy, Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, M. Lebrun, Ministre des Colonies, M. Charguéraud, Directeur des Routes et de la Navigation, M. Fontaneilles, Directeur des Chemins de fer, M. Mahieu, Directeur du Personnel et de la Comptabilité, M. Weiss, Directeur des Mines, des distributions d'énergie électrique et de l'Aéronautique, 145 camarades dont les noms suivent ont pris part à cette réunion :

MM. Alby, Alexandre, Amiot, Arnaud, Aron, Aubin, Aubrun, Balensi, Barbet, Barc, Batard-Bazelière, Bauer, Bechmann, Becker, Bénézit, Bernis, Bertrand (Léon), Bertrand (Vital), Bienvaux, Bienvenue, Bonafous, Boreux, Bourgougnon, Boutteville, Breuillé, Breynaert, Broquaire, Cadart, Caldaguès, Callon, Castaing, Caussin de Perceval, Chesneau, Claudon, Claveille, Cléry, Collard, Colson, Coste, Cuvinot, David, Daum, Debès, Delafond, Delestrac, Delmas, Dreyfus (Silvain), Dreyfuss (J.), Dugardin, Epinay, Etève, Feuillerade, Focqué, Gilles-Cardin, Goupil, Grimpret, Guérard, Guillot, Hecker, Henry-Gréard, Hermann, Heurteau, Huet (R.), Jacquinet, Jau-deau, de Joly, Jomicr, Jourde, Joyant, Jullien, Juncker, Kauffmann, Labbaye, Labordère, Lagère, Lallemant, Lambert, Lannusse, Laroche, Laurent, H. Le Chatelier, Le Conte, Legay, Lefort-Lavauzelle, Legouéz, Lejeune, Leprince-Ringuet, Lesierre, Levesque, Limasset, Loche, Locherer, Loiseleur, Lorieux (Ed.), Margaine, Marion, Martin (P.), Mazerolle, Merle, Meunier (G.),

Mocquery, Moffre, Monet, Moreau, Naudé, Nicou, Ninck, Rotereau, Ourson, Painvin, Parent, Pariset, Parmentier, Pellarin, Pellé (M.), Perrier (H.), Picarougue, Poulet, de Préaudeau, Ribière, Riboud, Robert (A.), de Rouville, Salles (A.), Schoendörfler, Schwartz, Sentenac, Sigault, Stablo, Stoclet, Suquet, Tavernier (H.), Tavernier (R.), Tauzin, de Thélin, Thiollière, Tumerelle, Varvier, Weil, Weill, Weiss (E.), Wibratte, Zeiller, Zurich.

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

« Monsieur le Ministre,

« C'est un grand honneur pour moi d'être appelé à prendre la parole au nom de tous mes camarades, afin de vous remercier d'avoir bien voulu venir présider notre réunion annuelle.

« Nous vous sommes d'autant plus reconnaissants d'avoir bien voulu répondre à notre invitation, que nous ne pouvons pas avoir l'illusion d'offrir à un Ministre un grand plaisir, en ajoutant une séance de plus à toutes celles qui comportent les devoirs de sa charge. — cette séance n'eût-elle d'autre objet que de lui présenter les hommages de ses très dévoués collaborateurs. Vous avez pu du moins constater que nous avons éliminé autant que possible l'ennui de tout élément de solennité, en gardant à cette réunion le caractère d'une réunion de famille où nous avons demandé à notre chef, seul, de venir se joindre à nous, sans lui donner aucune publicité, sans appeler à la rescousse d'hommes politiques autres que ceux qui appartiennent aux Corps des Ponts et Chaussées et des Mines, comme notre ancien Collègue du Comité devenu le vôtre aujourd'hui, que nous sommes heureux de compter parmi nous.

« Nous savons aussi que, si aimables qu'ils se montrent, les Ministres n'ont pas toujours grand enthousiasme pour les Associations de fonctionnaires et que le régime à leur appliquer n'est pas sans causer parfois quelque ennui au Gouvernement. Permettez-moi de vous le dire confidentiellement. (j'espère que vous seul m'entendrez et que ces paroles ne parviendront pas à l'oreille de mes commettants). nous sommes plusieurs, ici même, assez peu convaincus que l'existence de ces groupements soit sans inconvénients. Mais quoi ? Ils sont à la mode et il ne faut pas porter un vêtement trop démodé pour être reçu avec égards dans le monde. Je ne voudrais pas dire qu'il faut hurler avec les loups ; mais quand beaucoup de loups hurlent pour appeler l'attention des pouvoirs publics, il faut bien réunir des voix nombreuses si l'on veut être entendu dans les cas où on est obligé de parler. C'est un de vos prédécesseurs, Monsieur le Ministre, qui nous a engagés à nous associer pour pouvoir charger quelqu'un de porter la parole en notre nom à tous en cas de besoin, et nous avons reconnu la nécessité de suivre son conseil.

« Mais nous nous sommes gardés de donner

« pour unique objet à notre association les de-
« mandes que nous pourrions avoir à formuler.
« Nous sommes d'abord et avant tout une asso-
« ciation de camarades. Nous faisons ensemble
« des voyages et des tournées où le plaisir de
« nous rencontrer s'unit à l'intérêt technique des
« visites d'ouvrages intéressants pour notre pro-
« fession. Aujourd'hui même, le service des Eaux
« de la Ville et la Société du Gaz de Paris nous
« ont montré des travaux et des usines singulière-
« ment instructifs, et je suis heureux de renou-
« veler ici les remerciements que nous leur avons
« adressés tantôt pour leur excellent accueil. Nous
« nous réunissons de temps à autre pour dîner
« ensemble. Nous nous abonnons en commun à des
« publications scientifiques, et aussi à des Re-
« vues moins austères que nous lisons pour don-
« ner satisfaction aux vœux émis en faveur de
« la culture littéraire par notre sœur, cadette en
« âge et bien plus grande en nombre, la Société
« des Amis de l'Ecole polytechnique. Et parfois
« seulement, à l'occasion, nous allons respectueu-
« sement soumettre à notre chef les demandes et
« les vœux de nos camarades.

« Ne soyez pas inquiet, Monsieur le Ministre, je
« ne vais pas vous présenter ici la carte à payer
« sous la forme d'un cahier de revendications. Ce
« n'est pas le moment d'aborder les questions de
« détail que nous avons à signaler à votre Adminis-
« tration, et, si nous n'arrivions pas à nous mettre
« d'accord sur quelque point avec vos Directeurs,
« nos amis ici présents, je sais que je retrouve-
« rais dans votre Cabinet l'excellent accueil que
« vous avez bien voulu me faire, quand j'ai pris
« la liberté de m'y présenter pour signaler à vo-
« tre bienveillante attention les vœux de quelques-
« uns de vos fonctionnaires ou même quelque
« question administrative d'intérêt général. Je
« voudrais aujourd'hui vous dire seulement pour-
« quoi nous croyons que ces deux points de vue
« ne sont nullement opposés, pourquoi c'est bien
« l'intérêt général que nous servons, la bonne
« marche du service public que nous cherchons
« à assurer, quand nous portons au Ministère quel-
« ques demandes, dont chacune a peu d'import-
« tance, mais dont l'ensemble a pour but d'assu-
« rer une situation matérielle et morale suffisante
« aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des
« Mines.

« Ce qui caractérise ces Ingénieurs, Monsieur
« le Ministre, c'est qu'en même temps qu'ils oc-
« cupent une fonction publique, ils ont un mé-
« tier susceptible d'être exercé dans l'Industrie.
« Beaucoup de nos camarades y occupent de hau-
« tes situations, tandis que d'autres ont préféré
« rester dans l'Administration des Travaux Pu-
« blics. Je n'ai point à examiner ici dans laquelle
« de ces situations ils servent le mieux le pays ;
« je crois que la coexistence des deux branches
« d'activité est aussi profitable à l'Administration
« qu'à l'industrie, et qu'en particulier la présence
« dans les grandes Compagnies de nombreux
« membres de nos corps, ayant gardé le souci de
« l'intérêt général que grave dans l'esprit la pra-
« tique des fonctions publiques, a beaucoup con-

« tribué à rendre viable l'association financière
« étroite établie entre elles et l'Etat.

« Quoi qu'il en soit, il faut reconnaître que l'in-
« dustrie offre aux Ingénieurs qu'elle prend à
« l'Etat des émoluments bien supérieurs à ceux
« que celui-ci leur eût alloués. La question d'ar-
« gent n'est heureusement pas tout pour nous et
« d'autres considérations déterminent bien des ca-
« marades, qui auraient le choix, à opter pour le
« service de l'Etat. Mais encore ne faut-il pas que
« la situation qui leur est faite, de ce côté, donne
« au choix qu'ils font le caractère d'un trop grand
« sacrifice. Il n'est pas bon que ce soit un luxe
« de rester dans les fonctions publiques, luxe que
« ne pourrait pas s'offrir le père d'une nombreuse
« famille sans fortune. Il n'est pas bon non plus
« que seuls les postes où d'autres services se joi-
« gnent à ceux de l'Etat soient bien rémunérés
« et que venir siéger au Conseil Général des Ponts
« et Chaussées, où ce cumul est impossible, soit
« un sacrifice pour beaucoup d'Ingénieurs en
« Chef. Il est mauvais enfin qu'à l'autre extrémité
« de la hiérarchie, nos élèves Ingénieurs se voient
« moins payés que leurs camarades sortis de
« l'Ecole Polytechnique en moins bon rang
« qu'eux. Avec le recrutement de plus en plus
« démocratique de notre Ecole et de nos Corps,
« il ne nous est plus possible de faire absolument
« fi de ces considérations.

« Sans doute, les petites questions de minimales
« augmentations d'émoluments accessoires, de ré-
« duction de telle ou telle retenue, que nous al-
« lions traiter au Ministère, ne peuvent pas chan-
« ger grand'chose à la situation à cet égard. Leur
« solution constitue cependant un petit élément
« d'appréciation dans le choix fait par chacun en-
« tre les diverses voies où il peut poursuivre sa
« carrière. Le nombre des demandes de congé a
« parfois effrayé vos prédécesseurs et ils se sont
« ingéniés à rendre les départs moins faciles. Il
« me souvient d'un jour où je discutais quelques-
« unes des mesures proposées à cet effet, devant
« le Ministre des Travaux Publics avec un très
« aimable Directeur du Personnel : il insistait sur
« la nécessité d'arrêter les vides qui se produi-
« saient dans les cadres, et je lui répondais : Les
« règles appliquées à telle ou telle espèce de congé
« pourront bien faire que les Ingénieurs qui veu-
« lent partir partent un peu plus tôt ou un peu
« plus tard, qu'ils gardent leur grade ou qu'ils
« démissionnent, au grand dommage du Corps et
« au leur ; mais une seule chose peut influencer sur
« la proportion des départs, c'est, je le répète,
« la situation matérielle et morale faite à ceux qui
« restent.

« Et ce mot de situation morale m'amène, Mon-
« sieur le Ministre, au dernier point que je de-
« mande la permission de vous signaler ici. La
« première satisfaction morale, pour les membres
« de nos corps, c'est de bien faire leur service.
« Pour cela, il faut que l'Administration leur en
« donne la possibilité. Or, de tous côtés, nous
« entendons des plaintes s'élever sur la difficulté
« d'assurer la marche du service, en raison de
« l'insuffisance du personnel. Pendant longtemps,
« son recrutement à tous les degrés a été réduit

« dans une mesure telle, qu'il est impossible de
« pourvoir à beaucoup d'emplois, et que les
« cumuls ou les intérim se multiplient à l'excès.
« On a appliqué aussi à nos collaborateurs l'ex-
« cellente règle qu'il faut n'avoir pas trop de fon-
« tionnaires, pour pouvoir les bien payer. Mais
« la réduction a été poussée si loin, que, pour
« assurer la bonne marche des affaires, il fau-
« drait que le personnel se composât uniquement
« d'agents de premier ordre à tous égards.

« C'est là, il faut le reconnaître, une condition
« impossible à remplir. La présence, dans chaque
« service, de quelques agents âgés, fatigués, par-
« fois peu zélés, de qui on ne peut pas attendre
« un grand rendement, est inévitable. La part
« faite à l'ancienneté dans l'avancement rend de
« plus en plus difficile de stimuler ces derniers.
« Pour les premiers, on a quelquefois dit à leurs
« chefs que, s'ils les trouvaient insuffisants, ils
« n'avaient qu'à proposer leur mise à la retraite an-
« ticipée. Mais, si cette mesure rigoureuse s'im-
« pose vis-à-vis d'un agent absolument incapable
« ou ne mettant aucune bonne volonté à faire ce
« qu'il peut, nul chef humain ne se résoudra à
« la demander vis-à-vis d'un père de famille dont
« l'activité s'est seulement un peu trop relâchée.

« Avec des postes vides, d'autres trop lourds
« pour les agents qui les occupent, les services
« finissent par être trop tendus. On arrive à peine
« à y écouler les affaires courantes, souvent avec
« un retard qui suscite les plaintes légitimes du
« public. Nulle étude d'ensemble, nulle recherche
« originale n'y est possible. Les travaux scienti-
« fiques, qui sont l'honneur de nos corps, devien-
« nent de plus en plus rares. Beaucoup d'Ingé-
« nieurs, parmi les meilleurs, se découragent et
« ceux-là même qui répugnent à quitter le service
« de l'Etat se résignent souvent à y laisser leur
« place vide, parce qu'ils n'ont pas des moyens
« d'y accomplir leur tâche d'une manière qui sa-
« tisfasse leurs chefs, le public et eux-mêmes.

« Il est sans doute possible d'alléger le ser-
« vice par certaines simplifications, et nous sa-
« vons, Monsieur le Ministre, que vous vous en
« préoccupez. Mais, d'autre part, le nombre des
« affaires croît sans cesse. C'est pourquoi nous
« nous permettons d'insister sur la nécessité d'a-
« bord de prendre à l'Ecole Polytechnique assez
« d'Ingénieurs pour que leur nombre, joint à la
« proportion sagement fixée par la loi de ceux
« qui sortent des rangs des conducteurs, suffise
« aux besoins futurs du service, — puis de leur
« donner le nombre d'auxiliaires indispensables
« pour assurer la prompte expédition des affaires,
« en tenant compte des inévitables conséquences
« de la faiblesse humaine.

« J'ai cru pouvoir vous entretenir ici, Monsieur
« le Ministre, de questions intéressant la bonne
« marche de votre Département, parce que je sais
« l'intérêt passionné que vous y apportez. Et je
« termine en proposant à vos Ingénieurs de lever
« leur verre en l'honneur de l'homme d'affaires
« éminent et respecté que nous sommes heureux
« d'avoir à notre tête dans un Ministère d'affaires. »

M. LE MINISTRE a répondu à M. le Président
par l'allocution suivante :

« Messieurs,

« Je me félicite de l'occasion qui m'a été of-
« ferte de venir ce soir au milieu de vous, et je
« tiens tout d'abord à vous remercier sincèrement
« de l'honneur que vous m'avez fait en m'appe-
« lant à présider ce banquet.

« Dans son discours, votre Président, le savant
« et très distingué M. Colson, me rappelait la vi-
« site qu'il m'a faite, il y a quelques jours, lors-
« qu'il est venu me transmettre votre invitation.
« Comme je lui demandais quelques indications
« sur l'organisation et la composition de ce ban-
« quet, je le vois encore me disant : Monsieur le
« Ministre, soyez sans inquiétude ; il ne s'agit pas
« à proprement parler d'un banquet, mais de no-
« tre dîner annuel de camarades : c'est une réu-
« nion intime, une véritable réunion de famille.
« Et il répétait tout à l'heure que, pour lui gar-
« der ce caractère, il n'avait convié aucun étran-
« ger, pas même des parlementaires pour lesquels,
« je le sais, Messieurs, vous avez la plus grande
« déférence, pas même des journalistes dont nous
« connaissons tous la discrétion (*Applaudisse-
« ments*). Vous avez fait une exception pour le
« Ministre des Travaux publics, parce qu'il est
« votre chef.

« Et bien, Messieurs, puisque nous sommes en
« famille, famille nombreuse et imposante, vous
« me permettrez à mon tour, imitant M. Colson,
« de vous faire une confidence.

« Quand la politique, souvent incertaine et ca-
« pricieuse, m'a appelé au mois de janvier, con-
« tre mon gré, au Ministère des Travaux pu-
« blics, j'ai été pris d'une inquiétude très grande ;
« je savais, en effet, que, dans ce grand Minis-
« tère d'importantes questions, par leur com-
« plexité, leur technicité, nécessitaient de celui
« qui devait être appelé à les trancher une ex-
« périence que je craignais ne pas posséder suf-
« fisamment. Cette inquiétude qui s'était emparée
« de moi dès le début, ne s'est point complètement
« évanouie ; si je vous fais cette confidence, c'est
« surtout pour vous exprimer ma gratitude, car
« c'est à vous que je dois l'atténuation de ces pré-
« occupations. C'est à vous tous, Messieurs les
« Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines,
« que je dois d'avoir vu ma tâche facilitée. J'ai
« trouvé auprès du Conseil général des Ponts et
« Chaussées et du Conseil général des Mines des
« directions et des conseils fort utiles ; plus près
« de moi, dans un travail quotidien, assidu et
« fructueux, j'ai trouvé des hommes de valeur, des
« hommes de cœur, qui m'ont donné une collabo-
« ration éclairée, loyale et dévouée : ce sont Mes-
« sieurs les Directeurs du Ministère des Travaux
« publics à qui je suis heureux de rendre ici un
« hommage public (*Applaudissements*). Aussi,
« est-ce avec grand plaisir que j'espère pouvoir
« à bref délai, mettre ma signature au bas d'un
« décret nommant l'un d'eux, M. Charguéraud,
« dont l'éloge n'est plus à faire. Commandeur de
« la Légion d'Honneur (*Applaudissements*).

« Enfin, Messieurs, j'ai pris dans vos rangs, comme premier lieutenant, et je m'en réjouis, l'un des vôtres dont j'apprécie tous les jours, dans une collaboration encore plus intime, la valeur, la loyauté et le dévouement. Et ce lieutenant, Monsieur Marho, m'en voudrait si je disais devant tous ses camarades réunis ici tout le bien que je pense de lui (*Applaudissements*).

« Monsieur le Président Colson, s'inspirant comme il le disait, de l'intérêt général des services du Ministère des Travaux publics et aussi du légitime souci qu'il a de l'amélioration matérielle et morale du personnel, formulait, avec sa douceur et sa discrétion habituelles, ce qu'il n'a pas osé appeler des revendications; il a émis des vœux, et ces vœux, pour être exprimés dans une forme voilée, n'en sont pas moins nets; mais il m'est apparu que leur énumération ne faisait ressortir aucune divergence de vues entre l'Administration et vous.

« Je voudrais vous apporter ici quelques indications que je crois utile de préciser, afin de ne point faire naître dans vos esprits des espérances exagérées ou qui ne seraient pas susceptibles d'être actuellement réalisées.

« Un décret dont la signature est imminente va relever de 500 francs le traitement des Inspecteurs généraux de 2^e classe des Ponts et Chaussées et des Mines. Cette augmentation, certes trop modeste, est inférieure à celle qui avait été demandée au Parlement, mais j'aperçois la possibilité de la compléter, sur les crédits actuels, par une indemnité de fonctions de 1.000 francs.

« J'ai demandé, pour le budget de l'an prochain, les crédits nécessaires pour augmenter de 1.000 francs le traitement des élèves-ingénieurs de 1^{re} classe (*Applaudissements*).

« En 1911, des indemnités de fonction pour services spéciaux et services chargés ont été accordées à 107 ingénieurs au lieu de 101 en 1910 et l'indemnité moyenne a été de 1.600 francs au lieu de 1.200.

« Nous avons poursuivi la réduction progressive des prélèvements effectués sur les services non payés par l'Etat et il n'est pas téméraire d'envisager que ce prélèvement pourra descendre jusqu'à 33 0/0.

« Enfin, Messieurs, en ce qui concerne l'augmentation du personnel, nous avons devancé le désir de M. Colson, puisqu'au Budget de l'exercice courant, nous avons pu faire inscrire les sommes nécessaires pour accroître dans une proportion relativement sensible, le nombre des conducteurs des Ponts et Chaussées et des Mines (*Applaudissements*).

« Je compte demander également, ainsi que l'ont fait mes prédécesseurs, que l'on mette à la disposition de mon Administration le nombre le plus considérable possible d'élèves de l'Ecole Polytechnique dont, comme M. Colson, je pense que nous avons le plus pressant besoin.

« Voilà, Messieurs, la voie dans laquelle nous sommes entrés. Nous y resterons et je crois pouvoir répéter que nous sommes, dans cet ordre d'idées, absolument en communauté de pensées.

« Messieurs, j'en aurai fini lorsque je vous aurai rappelé que le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines est en quelque sorte l'armature du Ministère des Travaux publics. Vous êtes les agents également nécessaires d'études et d'exécution des travaux publics de notre pays. Votre œuvre n'est pas parfaite; elle n'est surtout pas achevée et vous savez qu'elle ne s'est pas poursuivie sans provoquer de critiques. Vous subissez la loi commune de notre régime démocratique, régime de contrôle sévère, d'investigations complètes: tout le monde subit ce contrôle qui, dans notre régime de liberté et de lumière, est poussé jusqu'à ses plus extrêmes limites. Vous êtes comme tous les fonctionnaires l'objet d'attaques, souvent injustes et qui parfois ont semé des victimes le long de la route. Mais j'aime à constater que vous avez vaillamment résisté à ces critiques, et que le patrimoine auquel vous tenez le plus et dont parlait tout à l'heure M. Colson, ce patrimoine de haute probité, de valeur intellectuelle et morale, est resté intact.

« Vous avez préparé d'abord, puis exécuté, un grand programme de travaux publics dans notre pays. Si des esprits chagrins, trop enclins à critiquer, pensent que l'œuvre est insuffisante, qu'on aurait pu faire plus et mieux, nous vous et surtout vous, Messieurs, vous pouvez vous consoler parce que l'œuvre considérable, qui a été accomplie, quelque inachevée qu'elle soit, peut hardiment subir la comparaison avec ce qui a été fait pendant la même période de temps dans les autres pays.

« Il vous reste encore beaucoup à faire: il y a actuellement de nombreux travaux publics en cours d'exécution, notamment dans nos ports et dans nos canaux. Bientôt va s'ouvrir devant vous un champ nouveau, un vaste champ où pourront s'alimenter vos intelligences et votre activité. Je ne veux pas commettre d'imprudence ni surtout empiéter sur des attributions qui dépassent les miennes, mais je crois qu'il n'est pas téméraire d'envisager qu'il nous faudra penser bientôt à l'avenir de notre politique de chemins de fer. Il nous faudra aussi compléter les travaux en cours dans nos ports, dans nos canaux et défendre nos routes contre les épreuves toujours plus dures auxquelles elles sont soumises. Il faudra aussi adopter une politique minière respectant tous les intérêts, mais ne laissant pas inexploitées les richesses de notre sol. C'est une tâche qui vous incombe, je pourrais dire qu'elle nous est commune.

« Je souhaite que, pendant mon passage au Ministère des Travaux publics, il ne s'élève entre vous et moi aucun nuage et que notre collaboration si bien commencée, s'inspirant tous les jours de l'intérêt public, se continue encore plus étroite et plus confiante (*Applaudissements*).

« C'est, Messieurs, dans cette conviction que je lève mon verre en l'honneur de votre Association et de son Président.

« Messieurs, je bois à vos santés. (*Applaudissements prolongés*.)

IV

RÉUNIONS DE L'ASSOCIATION

Compte rendu sommaire de la tournée de mars 1912.

1^o Visite de l'usine et de l'établissement filtrant de Saint-Maur (Service des Eaux de la Ville de Paris).

Le 25 mars 1912, à 9 h. 1/2 du matin, les membres de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, au nombre d'une centaine, se sont réunis à Saint-Maur pour visiter les usines du Service des Eaux de la Ville de Paris. Ils ont été reçus à l'entrée de l'établissement par M. COLMET DAAGE, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Chef du Service des Eaux, et par ses collaborateurs.

M. COLMET DAAGE a tout d'abord réuni les visiteurs dans une des salles des machines de l'usine pour leur rappeler en quelques mots les conditions générales dans lesquelles est assurée l'alimentation de Paris en eau potable et leur expliquer comment les eaux de rivière, filtrées à Saint-Maur et à Ivry, sont utilisées pour suppléer à l'insuffisance momentanée des eaux de source. Il a exposé ensuite les considérations qui ont déterminé l'agrandissement et l'amélioration de l'établissement filtrant de Saint-Maur et qui ont conduit à adjoindre à ce dernier une usine de stérilisation des eaux filtrées par l'ozone dont il a indiqué sommairement les dispositions générales. Il a indiqué enfin que des essais de stérilisation par les rayons ultra-violetts sont en cours à l'usine d'Ivry et fait connaître que des appareils de démonstration ont été préparés dans l'usine de Saint-Maur à l'intention des membres de l'Association.

Ceux-ci ont ensuite parcouru l'usine élévatoire actuelle avec ses machines hydrauliques, turbines Girard et Fourneyron, installées de 1864 à 1866 pour utiliser la chute des anciens Moulins de Saint-Maur, et ses quatre machines à vapeur Corliss-Farcot d'une puissance totale de 1.000 chevaux.

Ils ont alors été conduits à l'établissement filtrant qui a été établi en 1896 et est actuellement en pleine transformation. Les eaux brutes y traverseront successivement des bassins dégrossissants, où leurs impuretés seront retenues par des lits de cailloux à éléments de grosseur décroissante reposant sur un grillage formé de barreaux en béton armé, puis des préfiltres constitués par des lits de sable, enfin les filtres eux-mêmes, où une couche de sable fin de 0 m. 80 d'épaisseur est supportée par des dalles poreuses en béton armé reposant sur des rangs de briques établis sur les radiers des bassins. Les membres de l'Association ont remarqué l'emploi à peu près exclusif du béton armé pour constituer les exten-

sions de l'établissement filtrant dont les radiers reposent sur des voûtes et des piédroits en béton.

Ils ont ensuite visité l'usine de stérilisation par l'ozone où doivent être traitées les eaux filtrées et où l'air chargé d'ozone par les procédés Siemens de Frise et Otto sera mélangé intimement à l'eau dans des colonnes de 4 mètres de hauteur. Les bâtiments de l'usine, entièrement en béton armé, sont actuellement en construction. Mais un pavillon d'essai, dont les honneurs ont été faits par M. POSTEL VINAY, Président de la Compagnie Générale de l'Ozone, est, dès à présent, en fonctionnement, et a été examiné avec un grand intérêt.

Le même intérêt a été pris aux explications données par M. CAUX, administrateur-délégué de la Société française pour les applications des Rayons Ultra-Violetts, sur l'application de lampes à vapeur de mercure en quartz transparent à la stérilisation des eaux. Cette application est actuellement en essai à l'usine d'Ivry, et un appareil-type a été placé sous les yeux des visiteurs de l'usine de Saint-Maur qui ont également reçu des explications sur les procédés de stérilisation de la Société l'Ultra Violet.

La visite de la nouvelle usine élévatoire en construction a terminé celle de l'établissement de Saint-Maur. Cette nouvelle usine destinée à élever 80.000 mètres cubes d'eau filtrée dans le Réservoir de Charonne et un cube supplémentaire de 30.000 m. c. d'eau de Marne bruté dans le réservoir de Ménilmontant, sera outillée au moyen de moteurs à gaz pauvre actionnant des pompes centrifuges Rateau. Les moteurs, pompes et gazogènes seront installés dans deux bâtiments séparés en béton armé. Tous les chantiers sont en pleine activité de manière à permettre la mise en marche des nouveaux établissements pour l'été prochain.

En quittant l'établissement de Saint-Maur, M. l'Inspecteur Général COLSON, Président de l'Association, a vivement remercié M. COLMET DAAGE et ses Collaborateurs du Service des Eaux de l'instructive et intéressante visite qu'ils avaient bien voulu préparer et diriger d'une manière si parfaite.

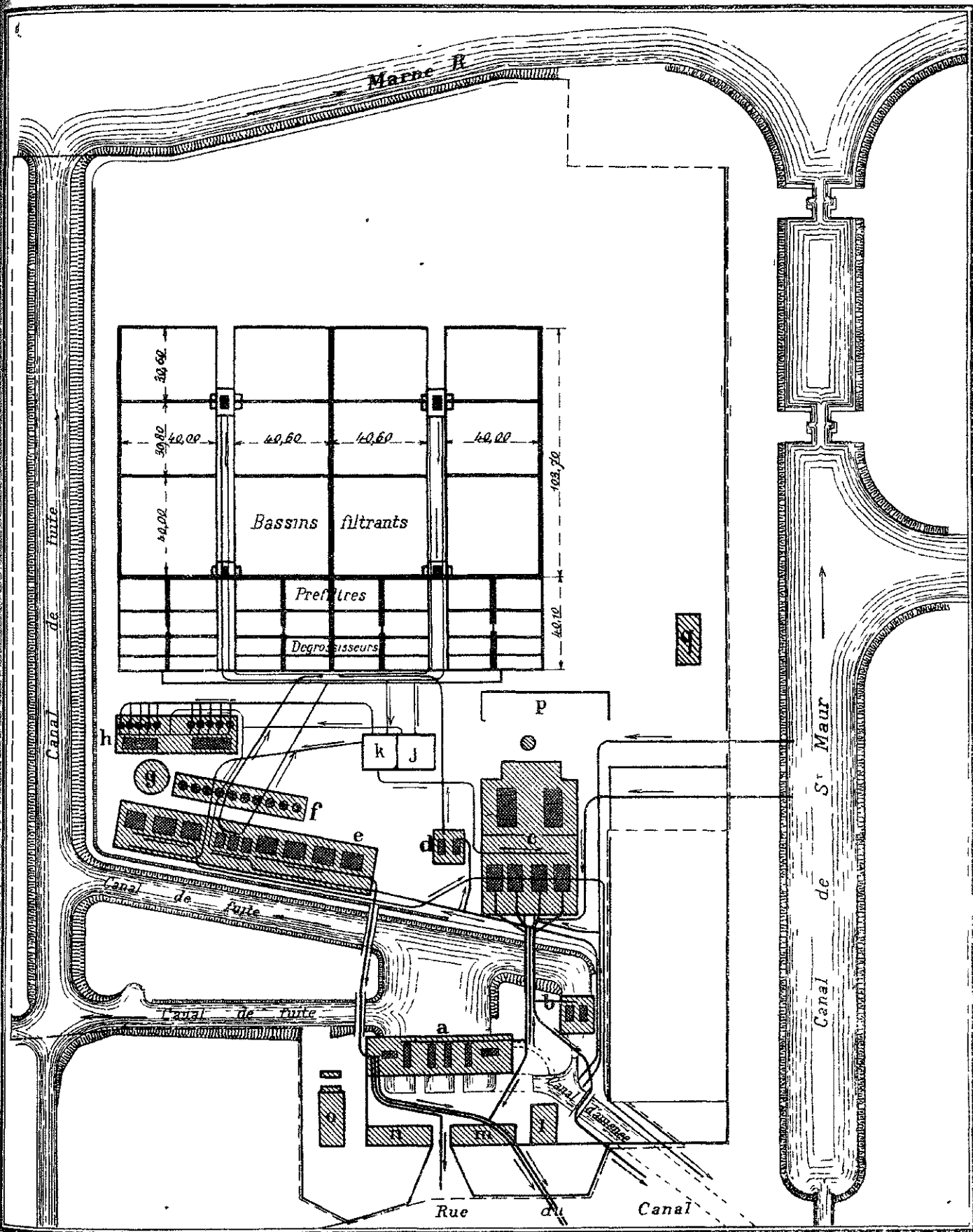
M. COLSON a également remercié MM. POSTEL VINAY et CAHEN de l'amabilité avec laquelle ils avaient prodigué les explications et les renseignements relatifs aux procédés de stérilisation dont le Service des Eaux a été amené à projeter ou envisager l'adjonction aux nouveaux établissements filtrants pour en accroître l'efficacité et la production.

Le plan et la coupe schématique de l'usine de Saint-Maur, dont les reproductions sont ci-jointes, seront consultés avec intérêt par les Ingénieurs qui ont pris part à la visite de l'usine de Saint-Maur et qui en conserveront un durable souvenir.

2^o Visite de l'usine à gaz du Landy.

L'après-midi, les membres de l'Association, au nombre d'environ soixante, ont été visiter, au Landy, la belle usine qu'y possède la Société du Gaz de Paris. Reçus avec la plus grande cordialité

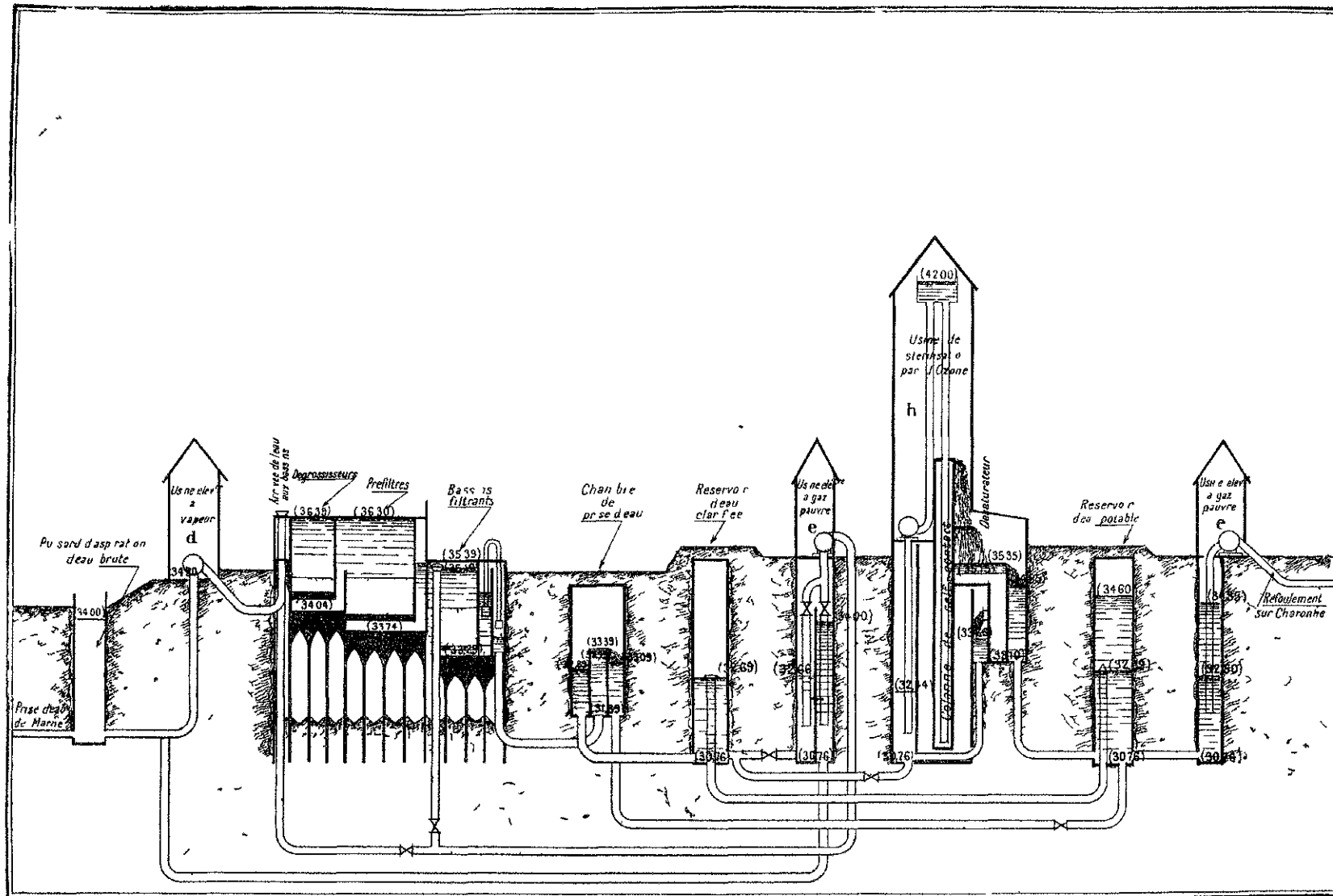
PLAN DE L'ÉTABLISSEMENT FILTRANT DE ST-MAUR



Légende

- a Usine hydraulique b Petites turbines 3 et 4. c Usine à vapeur. d Pompes des bassins e Moteurs à gaz pauvre.
 f Gazogènes. g Gazomètre. h Usine de stérilisation j Réservoir d'eau clarifiée k Réservoir d'eau potable l Bureaux.
 m Ateliers n Concierge et magasin o Logement p Parc à charbon q Laboratoire d'essais de la Compagnie Générale

COUPE SCHÉMATIQUE DU FONCTIONNEMENT DE L'ÉTABLISSEMENT FILTRANT DE ST-MAUR



par M. ROULAND. Administrateur-délégué de la Société, ils ont été répartis en trois groupes qui, sous la conduite de MM. LAURAIN, Ingénieur-Conseil, LÖEDLEIN, Directeur des Services techniques, et DEGRAND, Chef de fabrication, ont parcouru successivement les différentes parties de l'établissement en s'arrêtant longuement devant les appareils les plus intéressants de cette usine, produisant par jour 700.000 mètres cubes de gaz, dont ils ont pu étudier en détail le fonctionnement, grâce aux explications éclairées de leurs aimables cicerones.

La station centrale électrique, comprenant 2 salles distinctes, contenant chacune 2 groupes électrogènes de 400 kilowatts, et séparées par la salle des générateurs à vapeur, a d'abord attiré leur attention. C'est pour ainsi dire le cerveau de l'usine, où la main-d'œuvre a été réduite au minimum et dont presque toutes les opérations sont effectuées mécaniquement avec l'énergie envoyée de la station centrale. De celle-ci, les visiteurs se sont rendus d'abord au point d'arrivée des matières premières, c'est-à-dire aux *viaducs* et *estacades* par lesquels passe tout le charbon destiné à la distillation, puis aux *trémies-magasins* dans lesquelles le charbon est versé directement des wagons et repris à la partie inférieure par des convoyeurs qui le transportent, convenablement mélangé, aux broyeurs, d'où un *élévateur Hunt* le reprend pour le décharger dans des trémies de 100 tonnes placées à l'extrémité de chaque batterie de *fours de distillation*.

La visite des fours, et en particulier le fonctionnement de l'ingénieux *appareil de chargement* des cornues du système *Brouwer*, utilisant la force centrifuge pour charger chaque cornue en quelques secondes, ont vivement intéressé les membres de l'Association qui ont assisté à une série complète d'opération : chargement des cornues, déchargement du coke par un appareil à crémaillère Sautter Harlé, extinction et envoi du coke dans des trémies en ciment armé, d'où il tombe dans des wagons le conduisant aux blutoirs du casse-coke. Les visiteurs ont été vivement frappés par la réduction extrême de la main-d'œuvre nécessitée actuellement par ces opérations, toutes effectuées mécaniquement, et qui exigeaient autrefois un personnel nombreux d'ouvriers spéciaux.

Après la fabrication du gaz, on a visité ensuite les *lavabos-estiaires* avec douches, mis à la disposition des ouvriers, la salle des *extracteurs* du système Beale aspirant le gaz de façon à maintenir dans les cornues une pression très faible, et le refoulant jusqu'aux gazomètres à travers les appareils de lavage et d'épuration, puis les *bacs d'épuration* à oxyde de fer d'un nouveau modèle dit « *Monobloc* », offrant au gaz pour le même emplacement une surface d'épuration très supérieure à celle des anciens bacs classiques.

Des salles d'épuration, les visiteurs se sont rendus aux gazomètres et ont vu le montage de gazomètres de 150.000 m. c. d'un système nouveau permettant de réduire considérablement à la partie inférieure les épaisseurs de tôle des cuves en donnant à celles-ci une forme bombée faisant tra-

vailer le métal de toute la surface à la même pression. Ils se sont ensuite rendus à la salle des *compresseurs* et des *appareils de suppression*, système Rateau permettant l'envoi du gaz à grande distance sous une pression variable, suivant les besoins de la consommation.

La visite s'est terminée par l'*atelier des produits chimiques* élevé sur les terrains de Cornillon où s'élèvera bientôt une nouvelle usine pouvant produire, comme celle du Landy, 700.000 m. c. par jour : Cet atelier qui traite les eaux ammoniacales de l'usine du Landy et sera développé ultérieurement, pour traiter aussi les eaux de celle de Cornillon, fabrique du sulfate d'ammoniaque pour engrais d'une qualité et d'une blancheur remarquable, grâce à l'heureux agencement de cette usine spéciale dont les moindres détails ont été particulièrement soignés.

En quittant l'usine du Landy, M. l'Inspecteur Général des Mines CHESNEUX, Vice-Président de l'Association, a vivement remercié M. LAURAIN et les Ingénieurs de l'usine qui avaient guidé les groupes, de leur infatigable bonne grâce à répondre aux nombreuses questions posées par les visiteurs, et leur a exprimé la très grande satisfaction que ceux-ci avaient éprouvée à parcourir un aussi bel établissement, doté des derniers perfectionnements industriels, et qui fait le plus grand honneur à la Société du Gaz de Paris.

V

AVIS DIVERS

Tournée d'automne 1912.

La tournée d'automne aura lieu du 16 au 21 septembre 1912. Cette date a été déterminée d'après diverses considérations ; d'une part, il était nécessaire, la tournée devant avoir lieu dans le Midi, de la placer le plus tard possible pour éviter la saison trop chaude ; d'autre part, des camarades ont signalé au Comité que les sessions de plusieurs Conseils généraux ouvraient le 23 septembre.

Une circulaire sera envoyée à tous les camarades en juin pour provoquer les inscriptions et les demandes de permis.

Le programme sera le suivant, sauf des modifications de détail :

16, 17, 18 septembre. *Beaucaire, Arles et Marseille*, en couchant les trois jours à Marseille. — Visite des ouvrages d'accès au Rhône, du Canal de Beaucaire à Cette. — Visite de la ville d'Arles. — Viaduc du P.-L.-M. à Caronte et ligne de Miramas à l'Estaque ; canal de Marseille au Rhône (souterrain du Rove) ; port de Marseille.

19-20 septembre. *Toulon*. — Nous espérons pouvoir visiter, outre le port, les arsenaux de la Marine et les chantiers de la Seyne. On couchera le 19 à Toulon et le 20 à Nice.

21 septembre. *Nice*. — Visite de la ligne de Menton à Sospel. Retour de Sospel à Nice en break-automobile en passant par le col de Brans et l'Escarène.

Les chambres d'hôtels seront retenues, à Marseille et à Nice, seulement pour les camarades qui en feront la demande ; à Toulon, où les hôtels sont moins nombreux, le Comité fera le nécessaire pour loger tous les participants à la tournée.

Les camarades et leur famille pourront rejoindre la tournée un jour quelconque et en un point quelconque. Ceux qui, en dehors de la tournée, visiteraient au préalable Avignon, le Pont du Gard et Nîmes pourraient coucher le 15 septembre à Nîmes et rejoindraient la tournée le 16 en partant de Nîmes à 6 h. 50 du matin.

Ceux qui désireraient faire un séjour sur la Côte d'Azur, après le 21, trouveront à cette époque à Nice des hôtels à des prix très abordables. Les hôtels des autres centres de la Côte seront, au contraire, à peu près tous fermés.

Des excursions seront organisées pendant le voyage pour les familles qui ne suivraient pas les visites de chantiers ; on organisera peut-être une excursion aux îles d'Hyères.

Renouvellement partiel du Comité à la fin de 1912.

Conformément à la décision prise par le Comité à la suite de divers vœux dont il a été saisi en 1911, l'attention des membres de l'Association est

appelée, dès à présent, sur les vacances qui se produiront à la fin de la présente année dans la composition du Comité.

Les membres sortants de ce dernier seront les suivants :

Membres résidant à Paris :

MM. COLSON, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.

BISSON, Elève Ingénieur des Ponts et Chaussées (promu récemment Ingénieur, à la résidence de Toulon).

Membres résidant hors Paris :

MM. ALBIN, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Nancy.

CLAVEL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

LEPRINCE-RINGUET, Ingénieur en Chef des Mines, à Nancy.

HECKER, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Dunkerque.

Un nouvel avis, qui sera inséré dans le Bulletin d'octobre 1912, rappellera les conditions réglementaires dans lesquelles les propositions de candidature devront être adressées au Secrétaire du Comité, avant le 1^{er} décembre.

