

# 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. :

**Getten**, Ingénieur en chef.  
**Bataille**, **Betbeder-Matibet**, **Birabent**, **Cadiat**, **Debats**, **Favières**, **Gérard**, **Hamon**, **Moreau**, **Paviot**, **Richen**, **Villemeur**, Ingénieurs ordinaires.  
**Méchain**, Elève ingénieur.

#### MINES

**Langrogne**, Elève ingénieur.

Sont nommés :

MM. :

**De Thélin**, Inspecteur général.

**Bienvaux**, **Breuillé**, **Combarous**, **Husson**, **de Joly**, **Le Rond**, **Massenet**, **Meunier**, **d'Ocagne**, **Perrier** (Henri), **Picarougne**, **Saint-Romas**, Ingénieurs en chef.

**Adloff**, **Agostini**, **Albouy**, **Andrieu**, **Assy**, **Barrat**, **Barrère**, **Bataille**, **Bavoillot**, **Betbeder-Matibet**, **Birabent**, **Bonnevalle**, **Cadiat**, **Casalonga**, **du Castel**, **Caudrelier**, **Chabagny**, **Chrétien**, **Cordier**, **Daudoux**, **Daumas**, **Daveau**, **Debats**, **De-tœuf**, **Dubois**, **Dutoit**, **Espirac**, **Fabrigue**, **Favières**, **Feuillerade**, **Florance**, **de Folin**, **François**, **Frontard**, **Gajan**, **Gay**, **Gérard**, **Girou**, **Gras**, **Gresse**, **Hamon**, **Haussor**, **Hecker**, **Hézar**, **Lacloire**, **Lannusse**, **Le Cuillier**, **Lefolcalvez**, **Le fort**, **Lemoine**, **Lemoine**, **Le Verrier**, **Lorton**, **Maret**, **Martin** (A.), **Martin** (Th.), **Millet**, **Minguier**, **Moreau**, **Mugniot**, **Nicolle**, **Ourgaut**, **Pastour**, **Paviot**, **Perret**, **Perrissoud**, **Picquet**, **Pouyanne**, **Puech**, **Rafini**, **Raucoules**, **Renault**, **Reynès** (Ern.), **Richard**, **Richen**, **Sentoux**, **Tes-tart**, **Thibaud**, **Tondu**, **Vagneux**, **Vallier**, **Vibert**, **Villaret**, **Villemeur**, **Vinay**, **Virard**, **Wallart**, **Wolff**, Ingénieurs ordinaires.

### Changements de résidence

#### PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

**De Thélin**, Inspecteur général, passe à Paris.  
**Bernis**, Ingénieur en chef, passe à Tarbes.  
**Barrillon**, Ingénieur ordinaire, passe à Bordeaux.  
**Bourgeois** (Victor), Ingénieur ordinaire, passe à Bordeaux.  
**Cardin**, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.  
**Chauve**, Ingénieur ordinaire, passe à Draquignan.  
**Dacremont**, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.  
**Delacourcelle**, Ingénieur ordinaire, passe à Sousse.  
**Gerin**, Ingénieur ordinaire, passe à Chambéry.  
**Guiotton**, Ingénieur ordinaire, passe à Sens.  
**Hachon**, Ingénieur ordinaire, passe à Limoges.  
**Lahaussais**, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.  
**Jomier**, Ingénieur ordinaire, passe à Béziers.  
**Lecocq**, Ingénieur ordinaire, passe à Granville.  
**Lefébure**, Ingénieur ordinaire, passe à Tours.  
**Lehouchu**, Ingénieur ordinaire, passe à Châteauroux.  
**Lévêque**, Ingénieur ordinaire, passe à Bordeaux.  
**Marlio**, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.  
**Mercier**, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.  
**Rogie**, Ingénieur ordinaire, passe à Nîmes.  
**Tartrat**, Ingénieur ordinaire, passe à Rouen.  
**Thouvenot**, Ingénieur ordinaire, passe à Nantes.  
**Tumerelle**, Ingénieur ordinaire, passe à Nancy.  
**Varvier**, Ingénieur ordinaire, passe au Puy.  
**Wibratte**, Ingénieur ordinaire, passe à Lille.  
**Willemmin**, Ingénieur ordinaire, passe à Mantes

#### MINES

MM. :

**Fenzy**, Ingénieur ordinaire, passe à Liévin.  
**Gourgucchon**, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.  
**Guillaume**, Ingénieur ordinaire, passe à Nancy.  
**Marchal**, Ingénieur ordinaire, passe à Rouen.  
**Heurteau**, Ingénieur ordinaire, passe aux Mines de Mokta el Hadid Paris.  
**Ulrich**, Ingénieur ordinaire, passe à Arras.

### Mises à la retraite

#### PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

**Glasser**, Ingénieur en chef.  
**Gruson**, Inspecteur général.  
**Renaud**, Ingénieur en chef.

#### MINES

M. :

**Amiot**, Ingénieur en chef.

## Décès

### PONTS ET CHAUSSÉES

MM.:

Pasqueau, Inspecteur général.  
Moquet, Inspecteur général.  
Rouville, Inspecteur général.  
Cottreau, Ingénieur en chef.

### MINES

M.:

de Béchevel, Ingénieur en chef.

## Démission

### MINES

M.:

De Soubeyran, Ingénieur en chef.

## II

# PROCÈS-VERBAUX

DES

## SÉANCES du COMITÉ D'ADMINISTRATION

*Séance du 28 mars 1908.*

La séance est ouverte à six heures et demie, sous la présidence de M. JOZON.

Présents : MM. CARDIN, COLSON, JANET, LABAYE, LABORDÈRE, LIMASSET, LOISELER, MEUNIER, MONSERAN, SÉJOURNÉ, STABLO.

Excusés : MM. BAILLY, BOURGOUGNON, MAIRIS, SUQUET, TALZIN, WILHELM.

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

M. SÉJOURNÉ donne lecture d'une lettre du camarade Zürcher, exposant un projet de programme pour la tournée du Lertschberg. Les personnes prenant part à la tournée seraient réparties en groupes correspondant à quatre itinéraires différents pour passer du Nord au Sud de la chaîne de l'Oberland bernois.

MM. JOZON et JANET sont d'avis que le programme devra indiquer d'une manière explicite les conditions de ces itinéraires. L'un d'eux, relativement difficile, ne pouvant convenir qu'à des alpinistes exercés.

M. Leclerc de Pulligny a demandé par lettre s'il pourrait amener comme invité un professeur anglais à la visite des travaux du Métropolitain projetée pour le 9 mai, et au banquet qui suivra.

A l'unanimité, le Comité émet l'avis qu'il convient, conformément aux précédents, de n'admet-

tre aux tournées que les ingénieurs et les membres de leur famille. Quant au banquet du 9 mai qui doit être présidé par le ministre des Travaux publics, les ingénieurs seuls pourront y assister.

M. de Timonoff, secrétaire général du XI<sup>e</sup> Congrès international de navigation, qui doit se tenir à Saint-Petersbourg au mois de juin prochain, a écrit au président pour demander que l'Association envoie au Congrès un ou plusieurs délégués.

Le PRÉSIDENT fait observer que la délégation officielle du ministère comprend une vingtaine d'ingénieurs dont presque tous font partie de l'Association. Il semble suffisant que le Comité se borne à désigner un ou plusieurs d'entre eux pour la représenter.

Le PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre de M. Becker, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Alençon, signalant l'insuccès obtenu jusqu'à présent par la souscription ouverte pour élever un monument à Surell, le promoteur du reboisement des montagnes. La « Revue forestière de France » annonce que le produit total des cinq premières listes de souscription ne s'élève qu'à la somme de 98 fr. 35. M. Becker rappelle que Surell a grandement honoré le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées et il demande s'il ne serait pas possible que l'Association intervint pour prendre la direction de cette souscription ou tout au moins l'empêcher d'aboutir à un échec.

M. LABORDÈRE propose de demander au Touring Club de prendre la direction de la souscription, comme il l'a fait récemment dans un cas semblable pour le monument élevé à Chambrelent.

M. COLSON pense que l'Association ne doit pas perdre l'occasion de rappeler que Surell, qui de même que Brémontier et Chambrelent, a tant fait pour la sylviculture et la prospérité nationales, appartenait comme eux au corps des Ponts et Chaussées. Il propose que l'Association prenne et garde la direction de la souscription, en demandant seulement au besoin la participation du Touring-Club. Le monument devrait être élevé dans les Hautes-Alpes où Surell a fait ses premiers travaux de reboisement, et l'ingénieur en chef du département serait chargé de la direction effective de la souscription. Cette proposition est adoptée à l'unanimité, mais le Comité est d'avis de demander au camarade Becker de nouveaux renseignements sur la souscription ouverte.

Le PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre du camarade Nicolas (ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Aurillac), appelant l'attention du Comité sur l'ordre d'inscription des ingénieurs au tableau d'ancienneté publié dans l'Annuaire du ministère pour l'année 1907-1908. Il fait remarquer qu'ayant été nommé ingénieur en chef par décret du 19 janvier 1907 pour prendre rang à partir du 1<sup>er</sup> février suivant, il figure néanmoins sur l'Annuaire après le camarade Autonne, nommé par décret du 29 janvier 1907 et après le camarade Armand, nommé par décret du 18 février, tous deux pour prendre rang également à partir du 1<sup>er</sup> février. Cette remarque s'applique d'ailleurs non seulement à lui, mais à d'autres camarades nommés également par décret du 19 janvier. Il demande s'il ne convient pas de suivre l'ordre des

décrets de promotion plutôt que celui du tableau de présentation.

Le PRÉSIDENT expose qu'il a soumis cette observation au directeur du personnel qui lui a promis de l'examiner.

Plusieurs membres font remarquer d'une manière générale, que parfois des camarades inscrits au tableau pour le grade d'ingénieur en chef refusent des postes qu'acceptent par la suite des camarades inscrits après eux. Il paraîtrait équitable de tenir compte à ces derniers de leur bonne volonté en les faisant passer avant les autres sur la liste d'ancienneté.

A l'unanimité, le Comité est d'avis que l'observation du camarade Nicolas est fondée et il prie le président de l'appuyer auprès du directeur du personnel.

M. COLSON prie le Comité d'accepter sa démission de secrétaire et propose de nommer à sa place M. Cardin.

Le Comité accepte la démission de M. Colson, en lui exprimant à l'unanimité ses regrets de le voir quitter des fonctions qu'il a toujours remplies avec tant de tact et d'autorité. M. Cardin est nommé secrétaire.

*Le Secrétaire,*  
G. CARDIN.

*Le Président,*  
M. JOZON.

Séance du 9 mai 1908.

La séance est ouverte à 6 heures, sous la présidence de M. JOZON.

Présents : MM. BAILLY, BOURGOUXON, CARDIN, COLSON, JANEF, LABAYE, LABORDÈRE, LIMASSEF, LOISELLEUR, MAURIS, MEUNIER, MONSERAN, SÉJOURNÉ, SUQUET, STABLO, TAZIN.

Excusés : M. WILHELM.

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

Le PRÉSIDENT expose que le ministre vient de soumettre au Conseil d'Etat, un projet de décret relatif aux congés des ingénieurs. Auparavant, ce projet a subi déjà plusieurs modifications. Sous sa première forme, il prévoyait que les ingénieurs mis en congé pour entrer au service, soit en France, de compagnies chargées de services publics par l'Etat, les départements ou les communes ou de Compagnies minières, soit de Compagnies analogues à l'étranger, conserveraient leurs droits à la retraite pendant les 5 premières années seulement ; après les cinq années suivantes, soit au bout de 10 ans en tout, ils seraient rayés des cadres.

Ce premier projet de décret a été soumis pour avis aux Conseils généraux des Mines et des Ponts et Chaussées. Au cours de la délibération, le projet de décret a été modifié assez profondément. Sous sa forme actuelle, il prévoit que les ingénieurs ne peuvent quitter le service de l'Etat et obtenir des congés hors cadres pour entrer dans les Compagnies qu'après 10 ans de services effectifs. Ils perdent leurs droits à l'avancement, mais conservent

pendant 5 ans leurs droits à la retraite. D'autre part, ils peuvent au bout de 5 ans seulement de services effectifs, être mis en disponibilité pour convenances personnelles, mais pour une durée maxima de 5 années, après lesquelles ils sont rayés des cadres, à moins de rentrer dans les cadres actifs.

Le PRÉSIDENT expose que le projet de décret a été surtout provoqué par l'augmentation croissante des congés, qui amène de nombreuses vacances de postes, surtout dans les Mines, et qui rend difficiles l'organisation et le bon fonctionnement des services. Il fait remarquer que ces différentes dispositions sont beaucoup moins favorables aux ingénieurs que celles du régime actuel, fixées par le décret du 19 juillet 1897, qui paraissait cependant offrir de grands avantages pour l'Etat lui-même. L'Etat a, en effet, intérêt à ce que les ingénieurs aillent faire des stages dans l'industrie privée où ils acquièrent la pratique des grandes affaires industrielles et commerciales. Ils en rapportent des idées nouvelles, des habitudes de travail, différentes et parfois plus fécondes, des connaissances pratiques, et en général une expérience des affaires qu'ils mettent ensuite au service de l'Etat et dont celui-ci profite. Enfin, quand les ingénieurs vont à l'étranger diriger de grands travaux, ils emmènent le plus souvent avec eux un personnel français et procurent des travaux des commandes et, en général, des débouchés à l'industrie française pour le plus grand avantage de notre prospérité nationale et de notre influence politique dans les pays étrangers.

M. MAURIS partage la même opinion sur les avantages que l'Etat retire du régime actuel des congés. Il fait l'éloge des services que les ingénieurs de l'Etat rendent dans les grandes compagnies de chemins de fer où ils apportent une connaissance approfondie des pratiques administratives, un esprit d'ordre et de clarté, et les traditions de probité des corps auxquels ils ne cessent pas d'appartenir. D'autre part, ils apportent dans leurs relations avec le service du contrôle de l'Etat, un esprit, non pas seulement de bonne camaraderie envers les ingénieurs du contrôle, comme on l'a dit souvent, mais de déférence respectueuse envers l'administration supérieure des Travaux publics, qui provient surtout des liens de subordination par lesquels ils se rattachent encore à cette administration. M. Mauris insiste sur les avantages, pour l'Etat, des rapports étroits qui résultent entre lui et les compagnies de cet échange d'ingénieurs. L'opinion publique demande que l'action de l'Etat sur les compagnies soit de plus en plus énergique; or, cette action ne se fait pas sentir seulement par l'exercice du droit de contrôle, mais aussi par l'influence que l'Etat acquiert sur la gestion intérieure des compagnies en leur prêtant ses ingénieurs. Il exprime l'opinion que le régime actuel aura sans doute pour effet d'augmenter le nombre des démissions parmi les ingénieurs désireux d'entrer dans les Compagnies au détriment de l'Etat et à l'encontre du but cherché.

M. LORSEUX appuie ces dernières observations. Les compagnies ont intérêt à prendre des ingénieurs jeunes, entre 30 et 35 ans au plus, parce qu'ils peuvent se former rapidement à la pratique

de leur service. Les ingénieurs de l'Etat, qui veulent entrer au service des compagnies devront donc donner leur démission, et ils n'hésiteront pas à le faire, car ils ne voudront pas attendre d'avoir accompli 10 ans de services effectifs, c'est-à-dire d'avoir atteint l'âge de 37 ans ou de 38 ans pour obtenir une situation qui ne serait pas plus avantageuse que celle qu'ils peuvent avoir vers l'âge de 30 ans. Ils donneront donc leur démission et ce sera le résultat le plus certain du nouveau décret.

M. TAUXIN estime qu'il faudrait compter les 3 années de l'Ecole des Ponts et Chaussées et des Mines dans les 10 ans de services effectifs, ce qui serait déjà un palliatif.

M. SUGUET appuie cette observation en faisant remarquer que les années d'Ecole Polytechnique et d'Ecole d'application comptent comme services effectifs pour les officiers de l'armée active.

M. JANET est d'avis que la forme sous laquelle est présenté le décret est déjà beaucoup plus favorable aux ingénieurs que la première rédaction proposée. Il estime qu'il serait bon de l'adoucir encore, mais en évitant de heurter l'opinion qui s'est manifestée au Parlement par des interpellations comme celle de M. le sénateur Gourju. Il rappelle que les élèves de l'Ecole Normale supérieure doivent prendre l'engagement de rester 10 ans dans l'enseignement, c'est-à-dire au service de l'Etat, sous peine de rembourser les dépenses faites par l'Etat pour leur instruction. Il peut donc sembler équitable d'imposer la même condition aux ingénieurs.

M. MAURIS demande si les ingénieurs voulant entrer dans les compagnies ne pourraient pas opter entre les deux situations du congé hors cadres qui ne peut être accordé qu'après 10 ans de service, et celle de la mise en disponibilité pour convenances personnelles, qui peut être obtenue après 5 ans seulement de service. Les ingénieurs voulant entrer jeunes au service des compagnies et n'ayant pas l'intention de rester au service de l'Etat, auraient avantage à opter pour cette dernière solution.

M. COLSON appellera sur cette question l'attention du Conseil d'Etat.

MM. MAURIS et LOISELIER demandent quel titre pourront conserver les ingénieurs placés dans cette dernière situation, c'est-à-dire rayés des cadres ou démissionnaires. Pourront-ils porter le titre d'ancien ingénieur ou d'ingénieur honoraire ? Ce dernier titre paraît préférable à un grand nombre de membres du Comité, mais à la condition qu'on ajoute seulement le titre d'honoraire à la désignation du grade de l'ingénieur au moment de la sortie du corps. Les ingénieurs ordinaires deviendraient ingénieurs honoraires et les ingénieurs en chef, ingénieurs en chef honoraires.

M. COLSON rappelle les services que rendent à l'industrie nationale les ingénieurs en congé qui dirigent de grands travaux ou de grandes compagnies à l'étranger. Il s'est demandé s'il ne conviendrait pas que le nouveau décret leur fasse une situation plus avantageuse au point de vue des congés qu'aux ingénieurs restant en France ? Mais, d'autre part, il paraît difficile de permettre à des

compagnies étrangères de recruter leurs ingénieurs en France plus facilement qu'aux compagnies françaises. La question mérite cependant d'être examinée.

M. SÉJOURNÉ donne des renseignements au sujet de la tournée du Loetschberg. Le rendez-vous pour la tournée proprement dite sera le mercredi soir 15 juillet, à Frütigen. Le 16, visite des travaux de la tête Nord du souterrain. Le 17, voyage de Kandersteg à Gasteren ou Brigue par divers itinéraires, à pied, à dos de mulet, ou en chemin de fer. Le 18, visite des travaux de la tête Sud et dislocation le soir à Brigue.

Il n'y aura pas de permis sur les chemins de fer suisses, mais on peut obtenir des réductions en voyageant par groupes. A cet effet, on indiquera un point de ralliement aux camarades et à leur famille, qui partiront de Paris, soit le samedi soir 11 juillet, soit le mardi soir, 14.

M. COLSON est d'avis qu'il faudrait signaler aux ingénieurs anciens conducteurs et nouvellement promus, les avantages que présente l'Association, notamment au point de vue des tournées et visites de travaux et des abonnements aux périodiques. Il propose d'envoyer à chacun un exemplaire des statuts et une circulaire pour les engager à adhérer à l'Association. Pour éviter toute confusion entre l'Association (P. C. M.) et l'Association amicale, qui compte envoyer une circulaire du même genre, il y aurait intérêt à envoyer les deux circulaires en même temps et sous le même pli.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

M. BAILLY se fait l'interprète de la réclamation d'un camarade au sujet de quelques irrégularités dans le service des périodiques, et notamment de retards.

Le Comité renvoie cette réclamation au secrétaire pour examen à toutes fins utiles.

La séance est levée à 7 h. 1/2.

Le Secrétaire,  
G. CARDIN.

Le Président,  
M. JOZON.

NOTE. — Il résulte nettement de renseignements qui ont été fournis après la séance à divers membres du Comité que, dans la pensée de l'administration, les ingénieurs pourraient opter d'une part entre le régime du congé hors cadres, obtenu au bout de 10 ans de services, et permettant de conserver indéfiniment le titre d'ingénieur ainsi que la faculté de rentrer dans les cadres, et, d'autre part, la situation de la disponibilité pour convenances personnelles, impliquant la rentrée dans le service actif ou la démission au bout de 5 années.

A la suite de la proposition de M. Colson, les deux circulaires suivantes ont été adressées aux anciens conducteurs nouvellement promus ingénieurs.

## NOTICE

### *sur l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines*

Dans sa séance du 9 mai, le Comité d'administration de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines a décidé d'adresser aux Ingénieurs nouvellement promus, une notice leur faisant connaître les conditions d'admission à cette Société.

Les camarades qui n'ont pu encore en faire partie jusqu'à présent, peuvent être assurés que leur adhésion sera la bienvenue et reçue avec plaisir.

L'Association, constituée en 1902, a pour but de resserrer les liens de camaraderie entre ses adhérents.

Elle a été créée afin d'offrir à ses associés des facilités pour augmenter leur instruction technique et, à cet effet, elle organise, deux fois par an, des tournées, en France ou à l'étranger. Le compte rendu de ces tournées est inséré dans les Annales des Ponts et Chaussées ou dans les Annales des Mines, suivant le cas.

En 1904, le Comité d'administration a décidé de faire paraître un Bulletin, qui, envoyé à tous ses sociétaires, est destiné à les renseigner et à les documenter sur les faits parlementaires et autres qui peuvent les intéresser.

La même année, un service d'abonnements collectifs a été créé et ce service permet aux sociétaires la lecture d'un nombre considérable de périodiques techniques, scientifiques, littéraires, etc. Ce service est fort goûté par les abonnés : il a triplé pendant les quatre ans de son existence. Tous les abonnements partent du 1<sup>er</sup> janvier de chaque année.

L'Annuaire n° 1 ci-joint, contenant les Statuts et le Règlement intérieur, donne toutes les indications utiles aux camarades qui désireront faire partie de l'Association. Les adhésions et le montant de la cotisation devront être envoyés à M. Maillot, agent comptable de l'Association, 27, quai des Grands-Augustins, Paris (VI<sup>e</sup>).

Le Comité d'administration, pour l'année 1907-1908, est composé de la manière suivante :

MM. JOZON, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, président.

JANET, Député, Ingénieur en Chef des Mines, Vice-Président.

CARDIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Secrétaire.

SUQUET, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Trésorier.

Paris, le 9 mai 1908.

Pour le Comité d'administration,  
G. CARDIN.

## NOTICE

### *sur la Société amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines*

La Société amicale de secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, née en 1862, d'une souscription ouverte en vue de secourir une infortunée spéciale, a été fondée en 1863 par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Son but, aux termes de l'article premier des statuts, est de venir en aide aux Ingénieurs ou anciens Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, à leurs veuves, à leurs enfants et à leurs ascendants, sans qu'il soit nécessaire que ces Ingénieurs fassent partie ou aient fait partie de l'Association.

Malgré des débuts fort modestes, la Société put dès le 18 août 1868, obtenir un décret la déclarant établissement d'utilité publique, et, par suite, la rendant apte à posséder des titres nominatifs et à recevoir des legs. Dès 1872, elle comptait 700 membres adhérents et distribuait 7.600 francs répartis en 11 secours.

Les Ingénieurs des Mines qui, sans qu'il y eût à cet égard aucun motif particulier, n'avaient pas été appelés en 1863 à faire partie de l'Association, y entrèrent en 1874 moyennant l'apport d'un capital analogue à celui déjà réalisé par la Société et proportionnel au nombre des membres des deux corps. Un décret du 12 février 1876 a régularisé cette fusion.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1888, la Société comprenait 891 sociétaires, dont 190 à titre de sociétaires perpétuels et possédait un capital d'environ 95.000 francs. Le 1<sup>er</sup> janvier 1908, ce capital atteint le chiffre de 320.000 francs environ, et un fonds de réserve, limité à 15.000 francs a été constitué.

Malgré la progression croissante de ses ressources, la Société qui se trouve en présence d'un nombre toujours croissant d'infortunés, ne peut augmenter au gré de ses désirs le montant de chaque secours. Les secours distribués se sont élevés en 1907 à 14.850 francs, mais, à l'exception d'un secours de 1.500 francs et de 5 égaux ou supérieurs à 1.000 francs, les autres ont dû être limités à une moyenne d'environ 500 francs, somme minime, et tout à fait insuffisante, à l'époque où nous vivons, pour soulager efficacement de grandes misères. Ces secours sont même indignes des personnes auxquelles ils sont alloués et qui ont souvent occupé les situations les plus élevées et les plus honorables. Cependant ils sont quelquefois la plus claire des ressources de certaines familles où ils assurent le pain de chaque jour : et, songeant aux grands services rendus par la Société depuis sa fondation, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines doivent réunir tous leurs efforts pour continuer et développer même la belle œuvre créée par leurs aïeux.

Il est vivement à désirer que tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines fassent partie de cette œuvre de camaraderie. Les statuts, dont ci-joint un exemplaire, donnent tous renseignements sur les conditions d'inscription.

Paris, le 9 mai 1908.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Séance du 22 juin 1908.

La séance est ouverte à dix heures, sous la présidence de M. JOZON.

Présents : MM. CARDIN, COLSON, JOZON, LABAYE, MEUNIER, STABLO, TAUZIN.

Absents et excusés : MM. BAILLY, BOURGOUGNON, JANET, LABORDÈRE, LIMASSET, LOISELEUR, MAURIS, MONSERAN, SÉJOURNÉ, SUQUET, WILHELM.

Projet de modification à l'organisation des services de contrôle de l'exploitation des chemins de fer, compris dans le projet de loi relatif au budget de 1909.

Le Président rappelle les principales dispositions du projet, exposées dans le projet de la loi de finances et commentées dans la note générale de l'Administration des Travaux publics, relative aux crédits demandés pour le service du Personnel (voir ci-dessous).

Les deux directions du Contrôle de l'exploitation commerciale et du Contrôle du travail seraient incorporées dans l'Administration centrale et placées sous les ordres immédiats du directeur des Chemins de fer, où elles formeraient deux services distincts.

D'après les renseignements recueillis, la Direction des Chemins de fer comprendrait donc à l'avenir cinq divisions, savoir :

- 1° Constructions (lignes nouvelles);
- 2° Contrôle financier;
- 3° Contrôle technique;
- 4° Contrôle de l'exploitation;
- 5° Contrôle du travail des agents.

Il serait question en même temps, d'un projet de réorganisation des Directions de contrôle. On réduirait leur nombre, qui est actuellement de sept, à savoir une pour chaque grand réseau. A l'avenir, on réunirait au besoin deux réseaux dans une même Direction de contrôle, et le nombre des directeurs serait ainsi réduit à quatre, savoir :

- 1° Nord et Est;
- 2° Paris-Lyon-Méditerranée;
- 3° Ouest et Etat;
- 4° Orléans et Midi.

Chaque Directeur de contrôle aurait directement sous ses ordres, avec le Contrôleur général de l'Exploitation assimilé à un Ingénieur en chef, deux autres Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et des Mines, dont l'un réunirait le contrôle de la Voie et des bâtiments et celui du Matériel et de la Traction, tandis que l'autre serait adjoint au Directeur pour l'étude des questions générales.

Enfin, le personnel comprendrait des Ingénieurs d'arrondissement (des Ponts et Chaussées et des Mines) et comme assimilés des Inspecteurs administratifs de l'Exploitation ayant eux-mêmes res-

pectivement sous leurs ordres directs des subdivisionnaires (Conducteurs des Ponts et Chaussées et Contrôleurs des Mines) et des Contrôleurs administratifs de l'Exploitation.

Les questions relatives à l'Administration centrale ne concernent pas notre Association qui n'a qualité que pour s'occuper de la situation et du service des Ingénieurs. Quelques membres font seulement remarquer que le nombre des divisions de la Direction des Chemins de fer, ainsi augmenté, sera bien plus considérable que pour chacune des deux autres Directions du Ministère et dépassera peut-être les besoins réels.

La mesure qui intéresse particulièrement les Ingénieurs est celle qui consiste à attribuer le Contrôle de l'exploitation tout entier, sous le nom de Contrôle administratif, au personnel du Contrôle de l'Exploitation commerciale dont les attributions étaient jusqu'alors assez limitées. Il est dit seulement que les Ingénieurs et les agents sous leurs ordres seront consultés pour toutes les affaires ayant un caractère *réellement* technique. Mais, d'après les renseignements recueillis, le Contrôle de l'Exploitation commerciale aurait dans ses attributions le Contrôle des gares, du mouvement et des horaires des trains. On peut se demander même si on n'y comprendrait pas toutes les questions confiées jusqu'à présent au service du Contrôle de l'Exploitation technique, exception faite du matériel roulant et des accidents (voir pour la répartition actuelle des principales affaires de contrôle le tableau annexé à l'instruction ministérielle du 20 juillet 1886).

Tous les membres présents considèrent comme excellent le retour du Contrôle commercial et de celui du Travail sous l'autorité du Directeur du Contrôle de chaque réseau. Il est essentiel que le représentant de l'Administration directement en contact avec les Compagnies ait en main le contrôle de tous leurs services. Mais la réunion de tout le contrôle de l'Exploitation entre les mains d'un personnel purement administratif annihilerait le contrôle sur toute la partie technique de ce service.

M. MEUNIER rappelle qu'il est impossible de séparer les questions d'exploitation commerciale des questions techniques de voies et bâtiments et de matériel de traction. Dans toutes les Compagnies de chemins de fer, dont le projet a pour but de calquer l'organisation, il y a un service d'exploitation technique qui dresse les programmes tels que ceux d'organisation des gares, etc. et les transmet ensuite aux services de la voie et du matériel pour étudier les moyens d'exécution. Pour comprendre tout ce côté technique de l'exploitation qui est extrêmement important, il faut des hommes

techniques. En fait, d'ailleurs, dans toutes les grandes Compagnies comme aux Chemins de fer de l'Etat, le service de l'Exploitation est dirigé par des techniciens, Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, ou anciens Elèves de l'Ecole Polytechnique. Et ces techniciens, avant d'entrer au service de l'Exploitation, ont fait le plus souvent un stage dans les autres services, Voie et Bâtiments ou Traction.

M. COISON appuie cette observation non montrant que presque toutes les questions d'exploitation, même celles qui paraissent au premier abord purement commerciales, présentent un côté technique, par exemple celle des horaires des trams, qui nécessitent des études très complexes de la part du service de la traction et du matériel et du service de la voie, celles mêmes de tarifs, qui sont intimement liés à l'étude du prix de revient des transports. Il est donc impossible de remettre tout le contrôle de l'exploitation à des agents qui peuvent être compétents au point de vue commercial, mais qui n'auraient aucune compétence au point de vue technique. La meilleure organisation est celle qui réunit la tête des deux services, en les laissant distincts à la base dans le contrôle comme cela a lieu dans les administrations de tous les réseaux. Mais si on fond les deux services, il sera absolument impossible de les laisser aux mains d'un personnel sans compétence technique et ce qui arrivera, qu'on le veuille ou non, c'est qu'il faudra recruter exclusivement ou au moins en grande partie, le personnel du contrôle administratif parmi les Ingénieurs, Conducteurs et Contrôleurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. LABBAYE fait remarquer que si on veut réaliser l'unité du contrôle de l'exploitation, il serait plus simple de faire rentrer les quelques questions de contrôle purement commercial dans les attributions du service technique et des Ingénieurs qui seraient à même de les résoudre facilement après un court apprentissage.

Le décret du 30 mai 1895, qui prévoit que les contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale de chaque réseau, chef de service, peuvent être choisis parmi les fonctionnaires relevant du ministère des Travaux publics et ayant rang de chef de bureau, ne fait pas obstacle à ce que ces fonctions soient confiées à des Ingénieurs en chef, mais en fait, il n'en a jamais été ainsi et le projet en question semble devoir consacrer cette exclusion des Ingénieurs du Contrôle commercial. Alors que dans les Compagnies, les chefs des services de l'Exploitation sont tous des techniciens, il semble que dans les services de Contrôle on ait voulu élever une

barrière, si ce n'est une cloison étanche entre les services techniques et le service du Contrôle commercial. Le nouveau système est rationnel en tant qu'il rapproche ces deux branches du service, mais au lieu de diminuer les inconvénients du régime actuel, il les accroîtrait s'il attribuait l'étude des questions ayant toutes un caractère plus ou moins technique à des compétences exclusivement commerciales. Il semble qu'on atteindrait beaucoup mieux le but cherché par le moyen inverse, c'est-à-dire en confiant aux Ingénieurs le contrôle de l'exploitation générale, aussi bien commerciale que technique.

M. TAUZIN appuie cette dernière observation. Il rappelle que les Ingénieurs des Mines en particulier, constamment en contact avec les grands industriels et les grandes Compagnies, se mettent très rapidement au courant des questions commerciales, notamment de celles concernant les transports et les tarifs qui sont les plus délicates. L'industrie n'hésite pas à faire appel à leur concours pour la direction commerciale comme pour la direction technique de grandes affaires ; cela prouve leur aptitude, et, loin de diminuer la place qui leur est faite dans le contrôle, l'Etat aurait tout à gagner à l'augmenter lui aussi, comme font les entreprises qui sont intéressées à confier leurs services aux plus aptes à les bien gérer.

M. STABLO estime qu'il n'y aurait pas grand inconvénient à maintenir le *statu quo*, mais qu'il faut avant tout, conserver aux Ingénieurs le service actuel du Contrôle de l'Exploitation technique dans son intégralité plutôt que de le remettre aux mains d'un personnel dont la compétence technique ne serait peut-être pas à la hauteur de son zèle et de son dévouement d'ailleurs indiscutables. Pour qu'il en soit autrement, il faudrait d'autres conditions de recrutement. Or, le projet ne dit rien au sujet du recrutement du nouveau personnel du Contrôle administratif de l'exploitation, qui doit être assimilé aux Ingénieurs en chef, Ingénieurs ordinaires et Conducteurs ou Contrôleurs. D'après les renseignements recueillis, ces agents devraient seulement avoir accompli un stage pratique d'une durée minima de deux ans dans une administration de chemins de fer, soit de l'Etat, soit d'un grand réseau.

M. MEUNIER fait observer à propos de la réduction du nombre des Directions de contrôle que si le projet a pour principal objectif de calquer l'organisation du Contrôle sur celle des grandes Compagnies de chemins de fer, il faudrait tout au moins commencer par maintenir l'existence d'un Directeur de contrôle pour chaque réseau. Un Directeur de contrôle chargé d'un grand réseau d'intérêt général a déjà une tâche très lourde à tous les points



de vue. Non seulement il doit fournir une somme considérable de travail de cabinet, mais encore, il faut qu'il connaisse à fond son réseau et qu'il y fasse des tournées fréquentes. On va encore accroître ses attributions en y ajoutant la direction des contrôles de l'Exploitation commerciale et du Travail. Il serait impossible de doubler une tâche déjà ainsi augmentée et si, comme le bruit en court, on y réunissait le contrôle des lignes d'intérêt local et des tramways, le service ne pourrait absolument plus marcher.

D'autre part, un Directeur de Contrôle, fût-il Inspecteur général, pourrait être souvent embarrassé et manquer de l'autorité nécessaire pour trancher un conflit entre les deux réseaux dont il aurait en même temps le contrôle. La mesure paraît donc inopportune à tous les points de vue.

A l'unanimité, les membres du Comité se rangent à cette opinion.

A l'unanimité également, tous les membres sont d'avis en résumé que :

1° La réunion de tous les services du Contrôle de chaque Compagnie sous un seul chef est une chose excellente ; notamment par le rapprochement qu'elle établit entre le contrôle commercial et le contrôle technique.

2° La transmission au Contrôle administratif du contrôle de l'Exploitation technique serait de nature à nuire beaucoup à l'efficacité de ce dernier.

3° Si cette fusion était décidée, il faudrait, comme cela se fait dans les Compagnies, mettre à la tête du contrôle de l'Exploitation, des techniciens et faire une large part dans son recrutement aux Ingénieurs, Conducteurs et Contrôleurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le Secrétaire,  
G. CARDIN.

Le Président,  
M. JOZON.

Séance du lundi 29 juin 1908.

Présents : MM. JOZON, président; JANET, vice-président; COLSON, LABBAYE, LABORDÈRE, LIVASSET, MAURIS, MEUNIER et STABLO.

Excusés : MM. BOURGOUGNON, CARDIN et SÉJOURNÉ.

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

M. LABBAYE appelle l'attention du Comité sur la dernière circulaire relative à la répartition des frais de contrôle des lignes d'intérêt local, qui paraît devoir soulever diverses difficultés. En particulier, elle amène ce résultat que, pour une même étendue de lignes, si le contrôle du 1<sup>er</sup> degré est

réparti entre tous les Ingénieurs ordinaires du département, l'Ingénieur en chef reçoit moins que si le contrôle était réuni, sous ses ordres, entre les mains d'un seul ordinaire, ce qui pourtant, simplifierait singulièrement la besogne du chef.

LE COMITÉ réserve l'examen de cette question jusqu'au moment où, comme c'est probable, des observations lui auront été adressées sur les effets que produirait la nouvelle répartition dans plusieurs départements.

M. JANET informe le Comité de la situation du projet de loi relatif au recrutement des officiers et à la durée des études dans les Ecoles militaires qui, sans toucher directement les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, peut modifier très sérieusement les conditions de leur recrutement par les changements apportés au fonctionnement de l'Ecole polytechnique. La Commission de l'armée, au nom de laquelle M. Cochery vient de déposer un rapport, propose de supprimer l'avantage que le projet faisait aux élèves quittant l'Ecole au bout d'une année, qui auraient pris rang dans l'armée avant leurs camarades restés deux ans ; cette disposition tendait à faire partir au bout d'un an les meilleurs des élèves se destinant à la carrière militaire. Le projet contient d'ailleurs les dispositions nécessaires pour que les polytechniciens restant deux années à l'Ecole arrivent au grade de lieutenant aussi tôt que les Saint-Cyriens ne faisant qu'une année.

LE COMITÉ remercie M. Janet de sa communication ; il estime qu'il y a grand intérêt pour le recrutement des Ingénieurs à ce que les études de l'Ecole polytechnique restent complètes et que le stimulant du concours permanent entre les élèves dure pendant les deux années.

M. JANET confirme et complète les renseignements donnés dans la dernière séance sur les projets de modification du contrôle. La Chambre en est saisie, parce que ces projets comportent une modification dans la répartition des crédits et un accroissement de l'administration centrale qu'une loi, seule, peut autoriser. Le Directeur du contrôle commercial et celui du Contrôle du travail seraient versés à l'Administration centrale, avec tout le personnel de leurs bureaux ; ils dépendraient du directeur des Chemins de fer, mais avec un rang de chef de service supérieur à celui de chef de division et avec des frais de tournée pour aller au besoin étudier sur place les questions de leur ressort. Quant aux services extérieurs, qui relèvent actuellement de ces deux Directeurs, ils seraient réunis aux Directions de contrôle des divers réseaux. Cette



dernière mesure est excellente et ne peut que renforcer l'autorité du contrôle sur les Compagnies ; elle doit d'ailleurs nécessairement entraîner un renforcement de la Direction des Chemins de fer au ministère, qui aura à maintenir l'unité de vue entre les contrôles des 6 réseaux en ce qui concerne le service commercial et le travail des agents ; mais il semble que ce but peut être atteint sans créer un échelon de plus dans la hiérarchie du ministère et un renforcement des bureaux, en donnant seulement au Directeur deux adjoints spéciaux pour ces services, ayant le temps et la situation nécessaire pour les suivre à Paris et aller faire au besoin des études sur place.

Dans les Directions des contrôles des réseaux, il y aurait désormais deux services, le contrôle administratif et le contrôle technique, avec chacun un chef relevant du Directeur.

Le contrôle administratif serait chargé de tous les services qui, dans les Compagnies, sont compris dans l'exploitation, tant technique que commerciale, marche des trains, tarifs, étude des remaniements de gares au point de vue des nécessités du service. Le personnel serait composé principalement du personnel actuel de l'exploitation commerciale et des commissaires de surveillance administrative, qui seraient renforcés et auxquels on adjoindrait quelques conducteurs pour les études d'installations des gares. On peut se demander, d'une part, si, même ainsi renforcé, un personnel purement administratif aurait la compétence nécessaire pour ce service et si, d'autre part, en enlevant au commissaire de surveillance sa mission actuelle de constater les faits intéressants toutes les branches du contrôle, par exemple en cas d'accidents, on ne rendra pas nécessaire l'augmentation du personnel technique qui devra se rendre à chaque instant sur place pour dresser procès-verbal de tous les faits qu'il importe de relever immédiatement.

Le contrôle technique réunirait les attributions purement techniques concernant l'exécution des travaux, le matériel, les accidents et le travail des agents. Il se composerait d'Ingénieurs des Ponts et des Mines et de Contrôleurs techniques recrutés parmi les Conducteurs et les Contrôleurs des Mines et gardant leur rang dans les cadres d'où ils sortiraient. Il est douteux que le contrôle technique gagne en efficacité à être ainsi séparé de toute l'étude de la corrélation entre les travaux et le matériel soumis à sa surveillance et les besoins du public auxquels ces travaux et ce matériel doivent satisfaire et l'utilité du titre de Contrôleur technique n'apparaît pas avec évidence. On supprimerait celui de Contrôleur des comptes en réintégrant les

agents qui en sont aujourd'hui investis dans les corps des conducteurs et contrôleurs des Mines, ceux qui n'en viennent pas devant disparaître par voie d'extinction ; la mesure paraît bonne, car, au point de vue de la réalité des dépenses faites en travaux, on n'a jamais pu donner à ces agents un rôle utile en dehors du rôle normal du contrôle technique, et le rôle qu'on avait pensé leur attribuer en vue de réduire les dépenses d'exploitation, au moment où l'élévation des appels des Compagnies à la garantie d'intérêts effrayait à bon droit l'Administration, n'a jamais pu être organisé dans des conditions conciliables avec le régime des concessions. Quant à l'imputation régulière des dépenses, c'est l'Inspection des Finances qui la surveille très efficacement. Enfin, le projet comporte aussi l'absorption des contrôleurs du travail dans les nouveaux contrôleurs techniques, idée peu heureuse, car la présence dans le contrôle, d'agents ayant effectivement fait le service de mécaniciens, par exemple, est très utile pour l'étude des roulements.

Enfin, une mesure excellente donnerait au Directeur du contrôle un adjoint qui ne serait pas, comme aujourd'hui, spécialement attaché au service des lignes neuves, mais qui aurait pour mission de suivre d'une manière générale, la situation financière et économique du réseau. On rétablirait ainsi une situation créée jadis par Viette et Metzger qui serait fort utile et préparerait admirablement les Ingénieurs auxquels elle serait confiée à diriger un jour un contrôle.

M. MAURIS ne conçoit pas comment pourrait fonctionner le contrôle administratif séparé du contrôle technique pour les remaniements de gare, par exemple. Une Compagnie ne soumet pas à l'Administration d'abord un programme de modification d'une gare, dressé par le service de l'exploitation, puis un projet d'exécution dressé par celui de la voie. En fait, l'exploitation commence par faire connaître ses besoins à la voie ; celle-ci prépare un avant-projet et le communique à l'exploitation, l'exploitation examine si ce projet répond à ses besoins ; lorsque les dépenses sont trop élevées, elle recherche si on ne pourrait pas en éviter une partie par d'autres combinaisons de service : il y a toute une série de correspondances, de conférences et c'est seulement ensuite qu'un projet définitif est dressé et soumis à l'Administration ; il y a bien deux services dans les Compagnies ; mais ce qui est soumis au contrôle, c'est leur œuvre commune.

M. MEUNIER ajoute que l'Ingénieur en chef du Contrôle de la voie, quand il trouve quelque difficulté à l'approbation des projets, les étudie en

conférence avec les deux services des Compagnies, celui de la voie et celui de l'exploitation. Il conçoit mal comment s'exercerait l'action du contrôle dans ces conférences, s'il était représenté par des agents ayant des compétences et des points de vue opposés.

MM. MEUNIER et MAURIS constatent de même que, dans l'étude de la marche des trains, le contrôle commercial peut bien indiquer les besoins du public comme création de trains ou admission des voyageurs de telle ou telle classe sur tel ou tel parcours : mais c'est le contrôle technique seul qui discute efficacement avec la Compagnie l'agencement des trains et des correspondances, parce que lui seul peut répondre aux objections tirées des difficultés techniques.

MM. LABBAYE et STABLO font remarquer que, dès à présent, le contrôle commercial se recrute en partie de techniciens, en partie parmi des administrateurs, mais non parmi des hommes d'affaires ayant une compétence spéciale. Sur 8 contrôleurs généraux, 2 sont d'anciens conducteurs, 2 d'anciens commissaires de surveillance, 2 d'anciens chefs de Cabinet, dont l'un sort de l'arme du génie, un vient des bureaux du ministère, un est entré au concours dans l'Inspection commerciale, pas un n'a été dans le commerce. Si on exige de ce personnel quelque compétence technique, on sera nécessairement amené à le recruter parmi les techniciens, et la distinction entre les contrôleurs administratifs et les contrôleurs techniques n'aura plus de raison d'être.

M. TAUZIN ajoute que s'il a, dans la dernière séance, insisté sur la compétence commerciale des Ingénieurs des Mines en particulier, ce n'est nullement pour revendiquer à leur profit le contrôle commercial. Il ne critique en rien la distinction actuelle des deux personnels; mais il a fait remarquer que si l'on prétend réunir au contrôle de l'exploitation commerciale celui de l'exploitation technique, il sera plus facile de faire acquérir une compétence commerciale aux techniciens qu'une compétence technique aux fonctionnaires administratifs, et que dès lors, ce seront les premiers seuls qui pourront réunir les deux services,—de même qui pourront réunir les deux services, de même qu'à la tête, où ils sont nécessairement réunis, c'est un technicien seul qui peut diriger l'ensemble, aussi bien dans le Contrôle que dans les Compagnies.

Le Comité remercie M. Janet des renseignements qu'il lui a apportés et, s'associant aux vues qu'il a exprimées, maintient les conclusions de sa précédente délibération.

*Le Secrétaire par intérim,*  
C. COLSON.

*Le Président,*  
M. JOZON.

### III

## COMPTE-RENDU DU BANQUET

PRÉSIDÉ PAR M. LE MINISTRE

Ce banquet a eu lieu au Palais d'Orsay. Outre M. Louis Barthou, Ministre, revenu spécialement d'Italie pour le présider, M. Rousseau, Direct. des chemins de fer, M. Charguéraud, Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines, M. Claveille, Directeur du Personnel et de la Comptabilité, M. Babaud-Lacroze, Chef-adjoint du Cabinet, et les 127 camarades dont les noms suivent ont pris part à cette réunion :

MM. Alexandre (Inspecteur Général), Alexandre (Ingénieur ordinaire), Arrault, Aubin, Badoureau, Bailly, Barbet, Batard-Razelière, Bechmann, Becquerel, Bernard, Bienvenue, Biette, Bourgougnon, Boutteville, Bret, Brosselin, Cadart, Cardin, Carrau, Colmet-Daâge, Colson, Constantin, Crahay de Franchimont, Dacremont, David, Defline, Delacourcelle, Delestrac, Desroche, Devos, Derr, Du Bois, Etève, Etienne, Faure, Ferrus, Garreta, Godard, Guillot, Hachon, Hecker, Henriot, Heude, Heurteau, Hinstin, Huet, Imbeaux, Imbs, Jacquerez, Janet, de Joly, Jourde, Joyant, Jozon, Jullien, Juncker, Kuss, Labbaye, Lallemant, Lambert, Lavollée, Lechalas, Le Conte, Lefort, Le Grain, Limasset, Loche, Locherer, Loiseleur, Lordereau, Loricux, Luneau, Mahieu, Margaine, Marion, Marlio, Masson, Mauris, Mazerolle, Mazoyer, Mélivet, Meunier, Moissenet, Monet, Moreau, Mussat, Nau-dé, Ourson, Pariset, Paul, Pellé C., Pellé M., Petsche, Picarougue, Pigeaud, Poulet, de Préaudeau, de Pulligny, Rabut, Renardier, Régal J., Rezeau, Ribière, Riboud, Rivoire-Vicat, Rotureau, Roth, Rousseau, Ruffieux, Salles, Séjourné, Sevin, Suquet, Stablo, Stolet, de Tavernier, Tavernier, Tauzin, de Thélin, Tumerelle, Tur, Veilhan, de Volontat, Weiss P., Wolff, Zeiller.

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

Monsieur le Ministre,

Vous nous avez déjà fait l'honneur, il y a deux ans, d'accepter la Présidence de notre réunion annuelle, et je suis heureux, pour ma dernière année de présidence de notre Société, d'avoir encore à vous remercier d'avoir accepté notre invitation d'aujourd'hui.

Notre Association forme une grande famille dont les membres sont répartis de tous côtés, en France et à l'étranger, et en fils affectueux qui se rappellent avec d'autant plus d'amour le souvenir de la

maison paternelle qu'ils en sont plus éloignés par les circonstances de la vie et par le cours des années, nous aimons à nous réunir, à parler de nos travaux et de nos études, de notre passé et de nos espérances, à nous rappeler en commun notre commune origine, et comme nous sortons presque tous d'une Ecole militaire où les idées de discipline et de dévouement à la patrie occupent la place d'honneur, il nous semble, que nous aurions quelque chose à nous reprocher si nous ne demandions au ministre dont nous dépendons de venir présider notre réunion annuelle et si sa présence ne nous prouvait pas qu'il nous considère comme étant ce que nous voulons être, ses solides et dévoués collaborateurs. (*Applaudissements.*)

Mes chers Camarades,

Il est d'usage que le Président de l'Association dise, chaque année, quelques mots sur les faits qui se sont passés depuis la précédente réunion et qui nous intéressent particulièrement.

Je vous demande quelques instants d'attention pour parler de la loi sur le recrutement des ingénieurs et du projet de décret en préparation sur les congés illimités.

Vous connaissez tous la loi du 24 décembre 1907. Aux termes de cette loi, un tiers des ingénieurs des Ponts et Chaussées, et un cinquième des ingénieurs des Mines seront choisis parmi des fonctionnaires ne sortant pas de l'Ecole Polytechnique.

Dès le mois dernier, 71 sous-ingénieurs, ingénieurs auxiliaires et conducteurs des Ponts et Chaussées, ont été nommés ingénieurs de troisième classe, et des examens, qui sont déjà annoncés, auront lieu, dans quelques mois, et permettront de nommer une nouvelle catégorie d'ingénieurs qui sortiront des conducteurs des Ponts et Chaussées et des contrôleurs des Mines.

L'ancien recrutement, qui se faisait presque exclusivement par les élèves de l'Ecole Polytechnique, avait soulevé de justes réclamations. Il avait l'inconvénient d'établir entre des fonctionnaires appartenant au même ministère, ayant souvent les mêmes attributions, une sorte de démarcation de classe, qui n'était plus de notre temps et engendrait une sorte d'hostilité latente, et qu'il était nécessaire de faire disparaître aussi bien dans l'intérêt des fonctionnaires que dans l'intérêt supérieur de la bonne marche des services qui leur étaient confiés.

Les Conseils généraux des Ponts et Chaussées et des Mines s'étaient depuis longtemps prononcés pour cette réforme, notre Association elle-même la désirait.

Nous ne pouvons que nous féliciter du vote de la loi et espérer qu'elle donnera les résultats bien-faisants qu'on en attend.

Notre Association est ouverte à tous les ingénieurs, sans distinction d'origine. Nous y accueillerons volontiers les nouveaux promus qui en feront la demande, et nous venons de décider, ce soir

même, que votre Comité leur enverrait, avec les statuts de notre Association, une invitation à se joindre à nous. (*Applaudissements.*)

Un projet de décret qui modifie les conditions dans lesquelles les ingénieurs de l'Etat peuvent être mis en congé illimité, et qui intéresse en conséquence un grand nombre d'entre nous, est soumis en ce moment aux délibérations du Conseil d'Etat.

Avec les dispositions du décret de 1907, les ingénieurs, après cinq ans de services à l'Etat, peuvent demander un congé illimité, pour entrer au service des compagnies chargées de services publics ou dans les compagnies minières; ils conservent, pendant cinq des compagnies chargées de services ou dans les compagnies minières; ils conservent, pendant cinq ans, leurs droits à l'avancement et à la retraite, et peuvent, à un moment quelconque, demander à rentrer au service de l'Etat.

Pendant longtemps, cette faculté d'exode et de retour a paru avantageuse pour les services de l'Etat, comme pour la direction des services publics confiés à des compagnies, et c'est grâce à elle, que, non seulement en France, mais dans un grand nombre de pays étrangers, en Espagne, en Italie, en Autriche, en Russie, en Grèce, en Turquie, en Egypte dans l'Amérique du Sud, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines sont allés construire des chemins de fer et des ports, installer des exploitations minières, creuser le canal de Suez, améliorer le Tigre et l'Euphrate, emmenant avec eux un nombreux personnel, et faisant dans notre pays l'importantes commandes de matériel, au grand honneur des ingénieurs et au grand profit des industriels français.

Une partie de ces ingénieurs rentraient ensuite à l'Etat et le faisaient profiter de leur expérience. Ils réagissaient par leurs habitudes industrielles, contre la tendance trop fréquente des fonctionnaires à se cantonner dans l'observation étroite et parfois routinière des règlements, et à éviter les innovations et les responsabilités. Il y avait dans cet échange constant de personnel entre l'Etat et l'industrie, des éléments de vitalité et de progrès qu'on ne pouvait méconnaître.

Mais à côté de ces avantages manifestes, la facilité avec laquelle les ingénieurs de l'Etat pouvaient aller à l'industrie, a soulevé de nombreuses critiques. Je n'en retiendrai qu'une seule, celle qui prétend que leurs départs deviennent trop fréquents et nuisent au bon fonctionnement des services de l'Etat.

Le nombre des ingénieurs qui demandent des congés, a été, en effet, croissant, surtout depuis quelques années, et il est facile, d'en trouver la cause. On leur a beaucoup reproché leur indépendance, leur esprit de corps, et surtout leur raideur dans le service, sans se demander si ce dernier défaut n'était pas l'indice de la façon égale pour tous, même pour les puissants du jour, dont ils ap-

pliquaient les règlements. Mais il serait inutile de nous faire des illusions, nos partisans eux-mêmes ont trouvé que nous avons souvent dépassé la mesure, et je me rappelle que je n'ai pas une seule fois assisté à une discussion du budget pendant que j'étais directeur, sans qu'au Sénat, aussi bien qu'à la Chambre, un orateur ne se crût obligé d'adresser de mauvais compliments aux ingénieurs et ne recueillît les applaudissements de ses collègues.

Par un retour singulier des choses,—retour singulier, ai-je dit, mais le mot singulier ne correspond pas à ma pensée, car si nous avons des défauts nous avons aussi des qualités qu'on ne nous conteste pas: la capacité technique, l'application au travail, la probité professionnelle, et il m'est bien permis à moi qui suis ingénieur et qui parle à des ingénieurs d'en tenir compte dans mes appréciations;— je dirai donc, non pas par un singulier, mais par un juste retour des choses, pendant que notre situation morale allait diminuant près des membres du Parlement, elle grandissait d'une manière continue dans le monde industriel; moins nous étions appréciés d'un côté, plus nous l'étions de l'autre, et un grand nombre d'entre nous s'en sont naturellement allés du côté où ils étaient le mieux reçus.

M. le Directeur du personnel nous a donné à ce sujet des renseignements particulièrement intéressants:

Pour les Ponts et Chaussées, dans les dix dernières années on a nommé 145 ingénieurs, mais pendant la même période 82 autres ingénieurs (près de 60 0/0 du nombre des promus), ont quitté l'Etat pour entrer à l'industrie, si bien que pour avoir un ingénieur, il fallait en prendre deux.

Le succès industriel des ingénieurs des Mines a encore été plus grand; pour trois ingénieurs nommés à l'Etat, deux autres passaient à l'industrie.

En même temps, le nombre des rentrants diminuait; il n'atteint plus le dixième des sortants, et cela prouve qu'une fois que les compagnies les ont, elles trouvent que les ingénieurs de l'Etat sont à la hauteur des belles situations qu'elles leur donnent, et qu'elles font ce qu'il faut pour les retenir.

Les départs d'ingénieurs, s'ils continuaient à s'accroître, compromettraient le fonctionnement des services de l'Etat, et le projet de décret en préparation a pour but de parer à ce danger, en rendant plus difficile l'exode des ingénieurs. Désormais ils ne pourraient obtenir de congés qu'après dix ans de services effectifs; ils perdraient tous droits à l'avancement et ne conserveraient que pendant cinq ans leurs droits à la retraite.

Le but qu'on se propose sera-t-il atteint, au moins dans la mesure désirable? L'expérience seule le dira.

On a bien étudié en détails tous les articles du nouveau décret; on croit bien avoir tenu compte des besoins des uns et des exigences des autres,

mais il est possible que, comme pour une loi fameuse, on ait tout prévu excepté ce qui arrivera, car les mesures simplement coercitives sont rarement efficaces, et dans la vie habituelle, on ne retient à la maison que ceux qui s'y trouvent assez bien pour n'avoir pas envie d'en sortir.

Avec le nouveau décret, ce n'est pas pratiquement avant 39 ou 40 ans qu'un ingénieur pourra se faire mettre en congé, et c'est un âge bien avancé pour qu'on se décide à aborder une nouvelle carrière; et d'abord on peut craindre ou que les ingénieurs n'aillent plus à l'industrie, ou que, sans attendre aucun délai, ils ne s'en aillent en démissionnant dès qu'ils trouveront un emploi à leur convenance, ce qui serait fâcheux dans l'un et l'autre cas. Il faudrait éviter ces inconvénients.

Peut-être conviendrait-il de diminuer un peu la durée du stage à l'Etat. En tous cas, aussi bien pour les services de l'Etat que pour les ingénieurs, il n'y aurait que des avantages à rétablir à 20 ans la limite d'âge pour l'entrée à l'Ecole Polytechnique. Les élèves reçus à 20 ans auraient à faire sept ans d'écoles et de service militaire et seraient ingénieurs à 27 ans, c'est-à-dire à un âge qui peut paraître encore trop avancé pour entrer dans une carrière où, à bien des égards, la pratique a autant d'importance que la théorie.

La question des congés a une grande importance pour les services de l'Etat et des grandes compagnies comme pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines; dans un examen superficiel, leurs intérêts peuvent paraître opposés, mais une étude plus approfondie montre qu'ils sont généralement concordants, et il faut espérer qu'il sera possible de les concilier.

J'ai maintenant à vous dire un mot de notre prochaine tournée. Elle se fera au milieu de juillet et aura pour but les travaux du Lotschberg, qui sont dirigés comme vous le savez par deux ingénieurs des Ponts et Chaussées français et par un ingénieur suisse; et je constate en passant que ni l'ingénieur en chef, notre camarade Zucher, ni l'un des ingénieurs ordinaires, notre camarade Guignard, n'auraient pu aller en Suisse avec le nouveau décret, le premier sans perdre ses droits à la retraite (il n'avait que 54 ans), et le second sans donner sa démission (il n'avait que six ans de services), et que s'ils avaient refusé les offres qui leur étaient faites, ce serait les ingénieurs allemands, que les Suisses leur opposaient, qui eussent sans doute été chargés du travail.

Déjà, l'an dernier, lorsque je les ai visités, les chantiers présentaient un grand intérêt. Ceux d'entre vous qui les verront cette année auront occasion d'étudier des installations grandioses dans un pays magnifique, au milieu d'un des massifs de montagne les plus pittoresques de la Suisse. Ils seront reçus à bras ouverts par les deux camarades

qui soutiennent là-bas, la bonne renommée des ingénieurs français.

Il me reste à porter le toast final, le dernier de ma présidence, le dernier sans doute aussi de ma longue carrière d'ingénieur, et ce n'est pas sans émotion que je m'en rappelle les diverses étapes : mon entrée à l'École Polytechnique, il y a juste un demi-siècle ; mon passage à l'École des Ponts et Chaussées, avec Sadi-Carnot comme major ; puis, mon début comme ingénieur au centre de la Bretagne, à Napoléonville, aujourd'hui Pontivy. J'y suis arrivé dans une petite diligence qui contenait en tout sept places et suffisait aux besoins du pays.

C'était le temps où tout souriait au second Empire, où l'on s'endormait au milieu des fêtes dans une sécurité que la guerre de 1870 est venue briser comme un coup de tonnerre. Ceux qui ne vivaient pas à cette époque, ne peuvent savoir quel terrible réveil nous avons eu et combien nous avons ressenti cruellement l'humiliation de la défaite et les souffrances du démembrement.

Puis, de soldats que nous avons été pendant la guerre, nous sommes redevenus ingénieurs, et avec le programme de grands travaux auquel M. de Freycinet, l'un des nôtres, a donné son nom, nous avons consacré nos efforts au relèvement économique de notre pays.

Tous ces événements me reviennent en mémoire, et au milieu des souvenirs pénibles qui me hantent parfois, je me console en pensant que la France a traversé des périodes plus sombres encore que celle où j'ai vécu, et que, sans oublier le passé, il faut regarder en avant et avoir foi dans l'avenir.

Pour moi, au milieu de circonstances heureuses ou contraires, comme il y en a dans toute existence humaine, j'ai poursuivi ma carrière d'ingénieur, restant attaché aux sentiments de devoir professionnel et de camaraderie qui nous sont communs et recevant de vous, mes chers camarades, qui m'avez choisi comme Président de notre Association, une dernière marque d'affectueuse estime dont je vous serai toujours reconnaissant.

Je lève mon verre en l'honneur de notre Association. Je souhaite à chacun de ses membres : succès dans sa carrière, prospérité et bonheur dans sa famille, et puisque M. le ministre des Travaux publics a bien voulu ce soir encore être des nôtres, je lui demande la permission de le considérer pour un instant comme le plus haut de nos sociétaires et de le comprendre lui, sa famille et le gouvernement de la République, dans les souhaits que je viens de former.

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

Messieurs,

J'aurais voulu vous laisser sous l'impression du discours ému, délicat et profond que vous venez d'entendre et d'applaudir, et pourtant ce discours, par sa forme même, par les idées qui y ont été développées, m'impose l'obligation d'une brève et nette réponse.

Je tiens à vous dire dès mes premiers mots, sur un ton familial, j'allais presque dire familial, la joie très vive, la satisfaction très grande que j'éprouve à me trouver au milieu de vous, et je voudrais que la simplicité, que la banalité même de cette déclaration fût rachetée à vos yeux par son absolue sincérité. (*Applaudissements.*)

Le Président de votre Association a bien voulu rappeler que j'ai assisté à ses débuts, que j'ai, comme ministre des Travaux publics, présidé à sa naissance. Dès ce moment, j'ai compris quel était le but que vous poursuiviez ; j'ai senti la nécessité bienfaisante de l'effort que vous alliez accomplir ; je m'y suis associé. J'avais prévu sans grande peine, vous connaissant bien, les résultats que donnerait votre Association. Ces résultats ont dépassé nos espérances. Il y a deux ans, j'ai formé des vœux ; aujourd'hui, ce sont des compliments que je vous apporte.

M. Jozon, évoquant le souvenir d'une longue carrière, vous a dit que le toast qu'il prononçait était sans doute le dernier qu'il aurait à porter comme Président de votre Association. Je n'ai à préjuger ni de vos décisions, ni du choix que vous pourrez faire, mais vous ne sauriez désigner pour diriger l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines quelqu'un qui représente mieux ces administrations que l'honorable Président que vous avez applaudi. Je ne sais personne qui, par la droiture de sa vie, par la conscience de ses devoirs, par sa probité professionnelle, mérite mieux votre approbation et votre gratitude. J'ajoute, pour dire ma pensée tout entière, que M. Jozon, ce soir, s'est acquis un titre de plus à votre estime, par la façon si simple, si courtoise et si nette dont il a exercé le droit de remontrance que le ministre des Travaux publics ne songe pas à refuser à l'Association des ingénieurs des Ponts et Chaussées. (*Applaudissements.*)

Quand M. Jozon a parlé du couronnement de sa carrière, et au moment où il commençait sa phrase, je croyais qu'il voulait faire allusion à la haute distinction qui lui a été conférée, il y a quelques semaines à peine, par le gouvernement de la République. Une cravate lui était inévitablement destinée, car si M. Jozon n'avait pas été fait commandeur de la Légion d'Honneur comme représentant de la France à l'Exposition de Milan, je me proposais de le comprendre au même titre dans ma promotion comme inspecteur général des Ponts et

Chaussées et comme Président de votre Association. (*Applaudissements.*)

En vous disant combien l'honneur cette carrière, j'ai presque dit combien je vous honore vous-même.

M. Jozon a fait allusion à l'attitude de certains ministres des Travaux publics qui n'auraient pas toujours défendu les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines contre les attaques injustes dont ils étaient l'objet. Je n'ai pas le souvenir, ou je veux le perdre, de ces séances de la Chambre des députés ou du Sénat dont a parlé M. Jozon, mais je peux dire que les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'ont jamais eu à être défendus par moi, pour la raison que je n'ai jamais entendu qu'on les attaquât. Et je n'ai eu ni peine ni mérite à en dire du bien.

Il est certain pourtant, Messieurs, que vous ne pouvez pas échapper à la condition commune de l'humanité; vous êtes excellents mais vous n'êtes pas parfaits; je ne sais pas un homme, fût-il ministre, qui soit parfait (*vires*); par conséquent, je ne crois pas que vous puissiez vous arroger le monopole d'une perfection qui n'appartient à personne. Les hommes parfaits sont des saints, et je ne sache pas qu'on ait jamais canonisé un ingénieur des Ponts et Chaussées (*Rires et applaudissements.*) Mais, si vous avez des défauts, qui sont communs à l'humanité toute entière, vous avez des qualités qui vous sont propres: le travail persévérant, le souci des intérêts généraux, le sens de la discipline, l'amour du bien public, le respect loyal des institutions. Je répète volontiers, aujourd'hui, avec la même sincérité, et peut-être avec plus de force, ce que je disais, il y a deux ans, à cette même place, c'est que je m'honore d'être votre Grand Chef, d'être le premier des nombreux camarades qui sont ici, parce que je ne sais pas, dans toute l'administration française, un corps qui soit plus digne que celui des Ponts et Chaussées et des Mines, d'être donné en exemple aux autres.

Il y a quelque quatorze ans que j'ai été pour la première fois ministre des Travaux publics. Nous nous connaissons de longue date, mais c'est surtout depuis deux ans que j'ai constaté, dans de nombreuses occasions, combien vous êtes dévoués à l'intérêt général.

Je suis allé, renouvelant une habitude qui avait été interrompue depuis près d'un quart de siècle, au Conseil général des Ponts et Chaussées; j'ai fait appel à son dévouement et à sa compétence; je lui ai demandé de m'aider à supprimer certaines formalités inutiles. Depuis, après avoir été entendu par une Commission du Sénat présidée par le plus éminent et le plus respecté de vos camarades, M. de Freycinet, j'ai fait un nouvel appel au Conseil général des Ponts et Chaussées pour réaliser, dans l'ordre de la navigation intérieure, des progrès nécessaires. Nous sommes en retard sur d'autres pays et il y a de graves problèmes qui doivent solliciter notre attention. Le Conseil général des Ponts

et Chaussées m'aidera à les résoudre et je lui témoigne ici, une fois de plus, ma gratitude et ma confiance.

Il y a une loi qui est mon œuvre, mais aussi la vôtre, la loi du 24 décembre 1907 sur le recrutement des ingénieurs. La question traînait depuis longtemps, sans aboutir. Les projets de loi et les études s'enchevêtraient, les rapports étaient oubliés et ne venaient pas en discussion. Pourtant la réforme était nécessaire et justifiée par l'évolution des temps.

J'ai rencontré des collaborateurs excellents, et un en particulier, dont le concours n'est acquis que chaque fois qu'il s'agit d'une mesure d'intérêt général, d'une réforme nécessaire. Votre camarade Janet. Mais le Conseil général des Ponts et Chaussées et le Conseil des Mines ont eux aussi à donner à ce projet d'initiative gouvernementale l'autorité de leur compétence, et je me rappelle que M. Jozon a pris la peine de faire une démarche personnelle auprès de la Commission sénatoriale pour lui demander de l'adopter.

Nous avons ainsi, ensemble, réalisé une mesure excellente. Je voudrais que vous soyez sûrs, les uns et les autres, — j'allais dire jeunes et vieux: non, il n'y a pas de jeunes et de vieux ici; il y a les jeunes et ceux qui le sont un peu moins (*vires*), — je voudrais que vous soyez convaincus que si je suis animé d'un vif désir de progrès, qui répond à mes origines et à mes convictions, je déteste la démagogie comme l'adversaire le plus redoutable de la démocratie. Ce sont les promesses, les surenchères de la démagogie qui compromettent les réformes démocratiques. Je suis l'adversaire de la lutte des classes, et c'est pour cela que je m'honore d'avoir fait aboutir cette loi qui rapproche, pour le bien commun, des hommes d'origine différente, dignes de se comprendre, de se respecter et de s'aider.

Vous avez montré, par la délibération dont j'ai entendu parler ce soir pour la première fois, que vous avez pénétré toute la portée sociale de cette loi bienfaisante. En appelant à vous ceux qui sortent des rangs, vous avez accompli une bonne action. En leur nom, et au mien, comme ministre des Travaux publics, je suis heureux de vous en féliciter et de vous en remercier. (*Applaudissements.*)

Après avoir fait avec vous des choses bonnes, vais-je donc faire seul une chose que vous considérez comme mauvaise?

Monsieur Jozon, avec un tact parfait auquel je dois rendre justice et hommage, a exercé ce que j'ai appelé son droit légitime de remontrance en parlant du décret sur les congés illimités. Son tort a été d'en parler comme d'un décret déjà acquis, définitif, et qui, du jour au lendemain, va entrer en application. Que votre respecté et austère Président me permette de le lui dire, avec la liberté qui convient entre hommes, que les décrets ne se font pas tout à fait comme les enfants. (*Rires prolongés.*) Il y faut du temps, des soins, et de l'attention. L'enfant, je veux dire le décret, n'est pas encore né,



et je vous convie à une collaboration nécessaire. Ce décret a été soumis au Conseil général des Ponts et Chaussées et au Conseil général des Mines, Je ne cherche jamais à savoir quel est celui qui, aux réunions de ces Conseils, a parlé dans un sens ou dans un autre. Je provoque vos délibérations et vos avis parce que j'ai confiance en votre indépendance, et je veux respecter votre liberté.

Si les dispositions projetées sont trop rigoureuses, si elles sont injustes, si surtout elles sont contraires à l'intérêt général, je tiendrai compte des observations qui me seront faites,

Ce que je vous affirme, dès ce soir, c'est que je suis tout à fait d'accord avec votre Président pour dire que les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui passent dans les compagnies de chemins de fer ou dans les compagnies minières ne m'apparaissent pas du tout comme des déserteurs de l'intérêt général.

Je sais, au contraire, le lien qui existe entre ces compagnies et la chose publique; il n'est pas dans mon intention de le briser.

Seulement, Messieurs, — puisque M. Jozon a parlé avec une entière liberté, vous ne m'en voudrez pas de parler avec une liberté égale, — j'ai constaté, dans ces derniers temps, qu'il y avait des demandes de sortie trop fréquentes, que trop d'hommes qui pouvaient rendre des services à l'Etat, — dont j'estimais le caractère, le talent, les aptitudes professionnelles, demandaient à quitter le service de l'Etat pour le service d'une Compagnie de chemin de fer ou d'une Compagnie minière. J'ai eu à me demander s'il n'y avait pas des abus et si les facilités n'étaient pas trop grandes. Et je suis arrivé à cette conception que sans prononcer une interdiction absolue qui serait injuste et nefaste, il était légitime de garder plus longtemps au service de l'Etat des agents qui lui doivent tout, et qui sont portés à désertir un peu trop tôt la maison paternelle. Telle est ma conception. Elle est si peu révolutionnaire qu'elle a été acceptée en principe par le Conseil général des Ponts et Chaussées. Je voudrais que les plus jeunes, dont les applaudissements m'ont paru tout à l'heure, à l'endroit de l'honorable M. Jozon, particulièrement enthousiastes, je voudrais que ces plus jeunes se pénétrassent de cette idée, que je ne veux pas ruiner leurs projets d'avenir ni leurs ambitions légitimes; je me suis même préoccupé de leurs cadets, de ceux qui sont encore à l'Ecole des Ponts et Chaussées et à l'Ecole des Mines. Il est vraiment injuste, alors que toutes les conditions de la vie se modifient autour de nous, que la cherté de vivre devient de jour en jour plus grande, il est injuste qu'il y ait en notre pays une catégorie d'aspirants fonctionnaires dont la situation ne se modifie pas au point de vue matériel. J'ai fait appel à mon collègue des Finances, qui est un homme charmant dans la vie privée, mais redoutable dans la vie publique,

et presque intransigeant, je vous assure, quand on lui demande de l'argent. (*Rires.*) Eh bien, j'ai réalisé ce tour de force d'obtenir de l'argent du ministre des Finances. (*Nouveaux rires.*) J'ai été tombé d'accord avec lui pour que, dans le budget prochain, nous insérions une disposition par laquelle les élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines verront leurs appointements annuels augmentés d'une somme de 600 francs. Je ne vous dis certainement pas, Messieurs, que c'est la fortune que je leur apporte, mais j'aime à croire qu'ils verront, dans cette amélioration, beaucoup moins une satisfaction matérielle que l'expression des sentiments d'équité et de justice dont je suis animé à leur égard. (*Applaudissements.*)

Je ne ressemble donc pas à ces mauvais pères de famille dont M. Jozon faisait le tableau devant vous; je ne suis pas de ceux qui veulent chasser les enfants de la maison paternelle par de mauvais traitements; je désire, au contraire, les y retenir par des générosités qui témoignent de mon affection.

Mais ne puis-je pas, à mon tour, leur demander de rester un peu plus longtemps dans la maison où ils sont bien traités? J'ajoute que la limite d'âge pour entrer à l'Ecole Polytechnique est trop élevée. J'ai fait appel, pour en obtenir l'abaissement, à l'esprit de justice du ministre de la Guerre, et j'espère qu'il se rendra à mes raisons. Dès lors, si, d'un côté, on modifie, on améliore la situation matérielle des élèves ingénieurs, et si, d'un autre côté, on abaisse la limite d'âge pour l'entrée à l'école, les dangers qui ont été indiqués par votre Président ne perdent-ils pas de leur importance?

Et n'est-ce pas le moyen, sans inquiéter et troubler ce qu'il y a de légitime dans vos intérêts particuliers, de les concilier avec l'intérêt général, dont j'ai la garde et la responsabilité?

Telles sont, Messieurs, les seules paroles que je prononcerai ce soir. Elles sont un peu decousues, et familières; mais peut-être les aurez-vous préférées à un discours apprêté et solennel.

Je suis discours venu dans cette salle, où j'ai présidé des banquets de toutes sortes. Mais, ce soir, il me semble que ce banquet présente un caractère tout particulier. Monsieur Jozon, et je l'en remercie, a dit que je suis des vôtres, et de votre famille. Je suis des vôtres, non pas parce que je suis votre chef accidentel, j'allais dire éphémère (quoique, deux ans et quelques mois, cela fasse une durée ministérielle), je suis des vôtres par l'intérêt que je vous porte, par la sincérité de ma sympathie, de mon dévouement et de ma confiance. Et c'est, Messieurs, dans ces sentiments, que je lève mon verre en l'honneur de l'Association des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, et que dans un toast très simple, mais très pénétré et très cordial, je bois à vos santés, à celles de vos familles, à votre bonheur privé, et à vos succès professionnels. (*Vifs et longs applaudissements.*)



Je vous demande la permission de lever la séance, parce qu'un banquet en appelle un autre, et que je suis attendu, à l'Hôtel Moderne, pour présider la fin de celui des employés du Métropolitain.

#### IV

## PROJET DE BUDGET DE L'EXERCICE 1909

*Extrait de la note explicative sur le budget des Travaux publics.*

### REORGANISATION DU CONTROLE

*Création de nouveaux chapitres sans accroissement de charges.*

Cinq chapitres (n<sup>os</sup> 1 bis, 3 bis, 25, 28 et 29) sont créés au budget de l'exercice 1909 pour les services de personnel, sans qu'il en résulte un accroissement de charges pour le Trésor, savoir :

Chapitre Premier bis. — Frais d'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique (Personnel de l'Administration centrale).

Chapitre 3 bis. — Frais d'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique (Personnel des inspecteurs généraux).

Chapitre 25. — Frais de surveillance et de contrôle des tramways concédés par l'Etat.

Chapitre 28. — Nivellement général de la France (Frais généraux de personnel).

Chapitre 29. — Carte géologique de la France (Frais généraux de personnel et frais de tournées des collaborateurs).

Les deux premiers de ces chapitres (1 bis et 3 bis) sont alimentés par un prélèvement opéré sur l'ancien chapitre 25 bis (Frais de contrôle des distributions d'énergie électrique) (27 au projet de budget de 1909).

On rappelle à ce sujet que l'article 18, § 3, de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique prévoit que les frais de contrôle de la construction et de l'exploitation des lignes de distribution d'énergie sont à la charge du concessionnaire ou du permissionnaire ; un crédit total de 100.000 fr., égal au produit présumé de la taxe, a été inscrit au budget de 1908.

Un crédit total d'égale somme est proposé au projet de budget de 1909, mais il paraît nécessaire de faire apparaître nettement les dépenses nouvelles occasionnées à l'Administration centrale par l'application de la loi précitée ; on ne fait, en cette circonstance, que tenir compte des idées exprimées par la Commission du budget dans une espèce analogue (voir rapport n<sup>o</sup> 349 de M. Janet, sur le budget des Travaux publics pour l'exercice

1907, page 90, 2<sup>e</sup> alinéa et suivants). On prévoit donc la création d'un chapitre 1<sup>er</sup> bis pour les dépenses du personnel de l'Administration centrale et celle d'un chapitre 3 bis pour lequel on demande une allocation destinée à permettre le paiement du traitement d'un fonctionnaire qui sera chargé d'assurer l'inspection des services de contrôle (art. 3 du décret du 15 juin 1906).

L'ancien chapitre 25 bis a été réduit d'une somme égale aux crédits inscrits aux deux nouveaux chapitres.

Le chapitre 25 concerne les frais de surveillance et de contrôle de tramways concédés par l'Etat.

Sous le régime du décret du 6 août 1881 rendu pour l'application des dispositions de la loi du 11 juin 1880, les frais de contrôle des tramways supportés par les concessionnaires étaient portés en recettes et en dépenses au budget de chaque département, quelle que fût l'autorité concédante (Etat, département ou commune).

Mais un décret du 16 juillet 1907 a substitué de nouvelles dispositions à celles du décret du 6 août 1881. L'article 74 du nouveau décret dispose que le concessionnaire est tenu de verser à l'autorité concédante les sommes dues pour les frais de contrôle.

Il en résulte que les sommes versées pour les lignes de tramways concédées par l'Etat sont encaissées comme produits divers du Trésor, et que les dépenses relatives aux frais de contrôle de ces lignes doivent être incorporées au budget de l'Etat. Mais ces dépenses ne représentent pas une charge réelle, puisqu'elles sont couvertes par des recettes correspondantes.

Les chapitres 28 et 29 sont créés au moyen de prélèvements que l'on opère sur les crédits des chapitres 76 (Nivellement général de la France) et 77 (Carte géologique de la France) afin de se conformer à la règle posée dans le décret du 31 mai 1862 (art. 9), d'après laquelle les services du personnel et du matériel doivent être présentés, dans le budget, d'une manière distincte et séparée.

Les propositions pour le budget de 1909 comportent dans la répartition des crédits par chapitre des changements sur celle du budget de 1908 et résultant :

- 1<sup>o</sup> De modifications apportées à l'organisation du contrôle de l'exploitation des chemins de fer ;
- 2<sup>o</sup> De l'amélioration des traitements des agents de la navigation intérieure, des ports maritimes de commerce et des phares et balises.

#### *Contrôle des Chemins de fer.*

L'étude attentive des crises qui se sont produites, au cours de ces deux dernières années, dans l'industrie des chemins de fer, a fait reconnaître l'utilité d'apporter à l'organisation actuelle du contrôle confié à l'Administration des Travaux publics, certains changements en vue d'augmenter l'efficacité de ce contrôle.

1<sup>o</sup> Incorporation dans l'Administration centrale de la Direction de l'Exploitation commerciale et du Service spécial du Contrôle du travail.

Les services extérieurs du Contrôle comprennent actuellement :

- 1<sup>o</sup> La Direction de l'Exploitation commerciale

créée par le décret du 11 décembre 1901 et chargée de l'étude de toutes les questions économiques et commerciales ;

2° La Direction du Contrôle du travail créée par le décret du 11 mars 1902 et chargée de la surveillance de l'exécution des prescriptions relatives au travail des agents de chemins de fer ;

3° 7 Directions du Contrôle (une par grand réseau d'intérêt général) traitant toutes les autres questions concernant l'exploitation des chemins de fer et celles qui se rapportent à la partie technique (travaux, matériel et traction).

Les deux premières directions empruntent aux autres leur personnel ; un grand nombre de fonctionnaires sont ainsi placés simultanément sous les ordres de plusieurs chefs, et par suite se trouvent dans des conditions peu favorables à une bonne utilisation.

D'un autre côté, il existe une véritable solidarité entre les diverses branches du Contrôle ; les directeurs de Contrôle de chaque réseau, qui ont dans leurs attributions tout ce qui concerne les besoins à prévoir en personnel, en matériel et en travaux complémentaires, ne peuvent évidemment remplir leur tâche qu'en étudiant la progression du trafic et toutes les questions économiques intéressant le réseau ; de même, on ne peut arrêter les horaires et le service des trains, sans se préoccuper de l'application des règlements relatifs au travail des agents.

Il y a donc un intérêt capital à réunir tous les services sous une direction unique, dans chaque réseau, afin de donner au représentant de l'Etat l'autorité et les moyens nécessaires pour exiger de la Compagnie les améliorations et les initiatives utiles à la bonne marche du service, en même temps que l'observation de toutes les règles indispensables à la sécurité de la circulation. Chaque compagnie n'aura plus à traiter avec trois directeurs différents pour des affaires qui ont entre elles une indiscutable connexité.

On obtiendra, d'autre part, l'unité des vues dans l'étude des tarifs et dans l'application de la réglementation du travail — unité de vues extrêmement désirable — en incorporant à l'Administration centrale, sous les ordres immédiats du Directeur des chemins de fer, le personnel actuellement affecté aux deux directions du Contrôle commercial et du Contrôle du travail (directeur, chef de service, conducteurs et contrôleurs), dont la situation matérielle ne sera d'ailleurs pas modifiée, et qui disposera, comme aujourd'hui, de frais de tournées et des moyens d'action nécessaires pour se mettre en rapport avec le public.

L'incorporation de ce personnel doit être autorisée par la loi, en vertu de l'article 35 de la loi du 13 avril 1900 : une disposition spéciale est insérée à cet effet dans la loi de finances (art. 76).

### 2° Personnel du Contrôle administratif de l'exploitation.

Les services des grandes compagnies de chemins de fer comprennent, en dehors des administrations centrales :

L'exploitation ;

Le matériel et la traction ;

La voie et les travaux ;

Le service de l'exploitation embrasse tout ce qui concerne le mouvement, la circulation des trains, le service dans les gares, l'étude des questions économiques et commerciales, en un mot, toutes les affaires n'ayant pas un caractère principalement technique, c'est-à-dire celles qui intéressent directement le public.

Dans l'organisation actuelle du Contrôle, la plupart de ces affaires rentrent à la fois dans les attributions des deux branches, dénommées : exploitation technique et exploitation commerciale.

On trouvera avantage à faire disparaître cette dualité et à adapter les cadres du Contrôle aux cadres des Compagnies pour leur service d'exploitation. Le but sera atteint en donnant aux contrôleurs généraux actuels et à leurs subordonnés (c'est-à-dire les inspecteurs de l'exploitation commerciale et les commissaires de surveillance administrative), le contrôle de l'ensemble de l'exploitation, sous l'autorité du directeur de contrôle du réseau. Il est d'ailleurs entendu que les ingénieurs et les contrôleurs sous leurs ordres seront consultés pour toutes les affaires ayant un caractère réellement technique. Les fonctionnaires du Contrôle de l'exploitation prendront les titres suivants :

Contrôleurs généraux de l'exploitation des chemins de fer ;

Inspecteurs administratifs de l'exploitation des chemins de fer ;

Contrôleurs administratifs de l'exploitation des chemins de fer.

Ils correspondront exactement, dans la hiérarchie, aux ingénieurs en chef, aux ingénieurs ordinaires et aux conducteurs ou contrôleurs chargés de la partie technique ; les traitements seront établis sur les mêmes bases, sans aucune aggravation des charges budgétaires.

Le changement de dénomination de fonctionnaires du Contrôle de l'exploitation nécessite deux nouvelles dispositions qui font l'objet des articles 62 et 77 du projet de loi de finances.

### 3° Personnel du Contrôle technique.

En sus des commissaires de surveillance administrative, l'échelon inférieur du personnel actuel comprend :

1° Des conducteurs des ponts et chaussées ;

2° Des contrôleurs des mines ;

3° Des contrôleurs des comptes ;

4° Des contrôleurs du travail.

La division des services du Contrôle à la base, entre un nombre trop grand de catégories de fonctionnaires, entraîne l'éparpillement des efforts, des pertes de temps, des déplacements inutiles, une diminution d'autorité, qui nuisent à l'efficacité du Contrôle. Il n'y a plus aucun motif de recourir, pour les contrôleurs des comptes et les contrôleurs du travail, à un recrutement spécial, depuis que, dans les programmes d'admission aux grades de conducteur des ponts et chaussées et de contrôleur des mines, on a introduit les questions relatives aux chemins de fer et à la législation du travail.

Il est aujourd'hui tout indiqué pour réaliser une simplification très utile, de réunir les quatre catégories de fonctionnaires ci-dessus en une seule, celle des *contrôleurs techniques*, et de recruter ces contrôleurs techniques uniquement parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines. Ces agents continueront à faire partie de leurs corps respectifs sans aucune modification de leurs émoluments : ils conserveront ainsi la possibilité — que ne possèdent pas les contrôleurs actuels des comptes et les contrôleurs du travail — d'obtenir le grade d'ingénieur, en suivant la voie ouverte par la loi du 24 décembre 1907, pour le recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. Comme les ingénieurs des services du contrôle, ils recevront leurs émoluments sur les mêmes fonds que les fonctionnaires de l'administration des Travaux publics.

Les contrôleurs des comptes et les contrôleurs du travail actuellement en fonctions seront versés purement et simplement dans le personnel des contrôleurs techniques, en conservant intégralement la situation matérielle qui leur est assurée par les règlements en vigueur. Leurs émoluments seront payés sur les crédits des chapitres 20 et 23, qui sont appelés à disparaître en même temps que les titulaires de ces fonctions.

Au point de vue budgétaire, la réorganisation du contrôle des chemins de fer n'occasionnera aucune charge nouvelle, mais elle rend nécessaires des modifications dans le libellé des chapitres et dans la répartition des crédits entre les chapitres.

---

Le Gérant : ALBERT DAVY.

---

Paris. — Typ A. DAVY, 52, rue Madame

---