

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. :

Baron, Bibès, Brimont, Duval, Espirac, Lagère, Marty, Perrissoud, Prévot, Ingénieurs ordinaires.

Broquaire, Jacquart, Mathieu, Simon, Thimel, Elèves ingénieurs.

MINES

MM. :

Douat, Ulrich, Ingénieurs ordinaires.

Promotions

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Perrin, est nommé Inspecteur général.

Margaine, est nommé Ingénieur en chef.

MM. :

Arbelot, Bournisien, Bufquin, Cottin, Dutaret, Dutilh, Fabre, Genissieu, Guyon-Gellin, Lane, Ladinart, Masson, Petit, Poupet, Sade, Sente-nac, Simon, Thiéry.

Sont nommés Ingénieurs ordinaires.

MINES

MM. :

Henriot, est nommé Inspecteur général.

Lallemand, est nommé Inspecteur général.

Le Cornu, est nommé Inspecteur général.

Poincaré, est nommé Inspecteur général.

Bès de Bere, est nommé fions d'Ingénieur en chef.

Jouguet, est nommé fions d'Ingénieur en chef.

Changement de résidence

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Ficatier, Ingénieur en chef, passe à Perpignan.

Kauffmann, Ingénieur en chef, passe à Nantes.

Malterre, Ingénieur en chef, passe à Toulouse.

Robert (Antoine), Ingénieur en chef, passe à Paris.

Bonneau (Louis), Ingénieur ordinaire, passe aux chemins de fer franco-éthiopiens.

Brossard, Ingénieur ordinaire, passe à Nîmes.

Du Castel, Ingénieur ordinaire, passe à Dunkerque.

Godard, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.

Hinstin, Ingénieur ordinaire, passe à Nancy.

Labordère, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.

Lutton, Ingénieur ordinaire, passe à Saintes.

Perret (Jules) Ingénieur ordinaire, passe à Tunis.

Renault, Ingénieur ordinaire, passe à Bourges.

Tumerelle, Ingénieur ordinaire, passe à Arras.

Varvier, Ingénieur ordinaire, passe à Bourg.

Wibratte, Ingénieur ordinaire, passe au Mans.

Changement d'adresse

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Bechmann, Ingénieur en chef, 52, avenue Victor-Hugo.

Laroche, Ingénieur ordinaire, à Sainte-Adresse

Mises à la retraite

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Barois, Inspecteur général.

Juncker, Inspecteur général.

Balandier, Ingénieur en chef.

Berget, Ingénieur en chef.

Bonneau, Ingénieur en chef.

Harlé, Ingénieur en chef.

Müntz, Ingénieur en chef.

Adloff, Ingénieur ordinaire.

Dutoit, Ingénieur ordinaire.

Vallier, Ingénieur ordinaire.

Démissionnaires du Corps

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Bouteloup, Ingénieur ordinaire.

Brossard, Ingénieur ordinaire.

Caudrelier, Ingénieur ordinaire.

Lefort (Fernaud), Ingénieur ordinaire.

Mugniot, Ingénieur ordinaire.

Décès

PONTS ET CHAUSSEES

MM. :

Henry, Inspecteur général.

Pochet, Inspecteur général.

Roman, Inspecteur général.

Rousseau, Inspecteur général.

Bertin, Ingénieur en chef.

Guillon, Ingénieur en chef.

Decolliveaux, Ingénieur en chef.

Kuss, Ingénieur en chef.

Hutin, Ingénieur ordinaire

MINES

M.:

Perrin, Inspecteur général.

Radié pour défaut de paiement

PONTS ET CHAUSSÉES

M.:

De Folin, Ingénieur ordinaire.

Elections législatives de 1910

MM. :

Lebrun, Ingénieur des Mines, est réélu à Briey.

Margaine, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, est élu à Sainte-Ménéhould.

Monestier, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, est élu à Florac.

Guillain, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, ne s'est pas représenté à la députation.

II

RÉUNIONS DE L'ASSOCIATION

Compte rendu de la tournée du 23 mai 1910.

La tournée, du 23 mai 1910 qui a réuni un grand nombre de camarades, a été particulièrement intéressante. Elle a compris la visite des chantiers suivants :

1° Ligne n° 8 d'Auteuil à l'Opéra du chemin de

fer métropolitain (7° et 8° lots). Traversée de la Seine.

2° Elargissement du goulot de la gare Saint-Lazare jusqu'à Asnières.

M. l'inspecteur général BIENVENUE, et M. l'ingénieur en chef RABUT, qui ont dirigé respectivement chacun des différentes parties de cette visite, ont bien voulu compléter leurs explications par les renseignements suivants destinés aux lecteurs du Bulletin.

A. — CHANTIERS DU CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN (7° et 8° lots de la ligne n° 8).

La visite des chantiers de construction des 7° et 8° lots de la ligne n° 8 du chemin de fer métropolitain (d'Auteuil à l'Opéra), a eu lieu le matin, sous la conduite de M. l'inspecteur général BIENVENUE, assisté de M. l'ingénieur en chef BIETTE, et de M. l'ingénieur SUQUET.

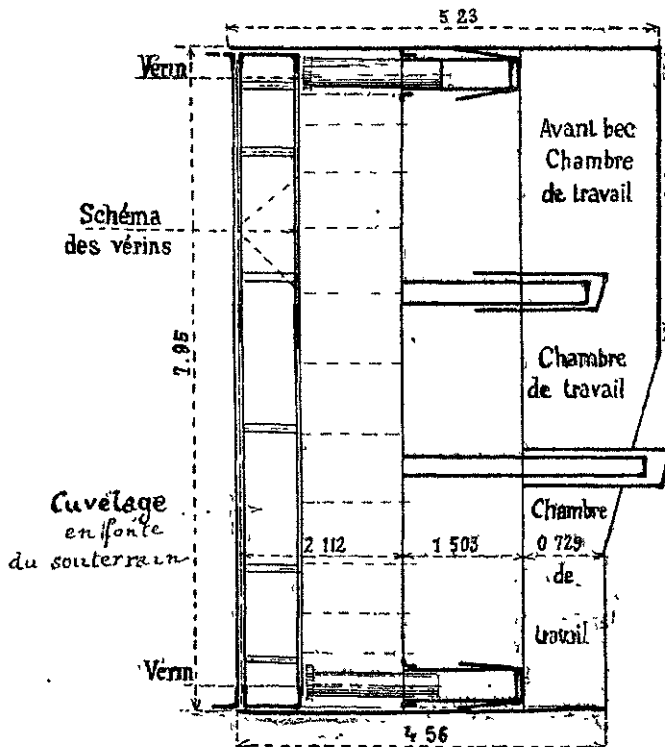
1° Travaux par progression horizontale entre l'esplanade des Invalides et la place de la Concorde (7° lot).

Les travaux de la traversée de la Seine entre l'esplanade des Invalides et la place de la Concorde, ont été adjugés par voie de concours à MM. Daydé, Pillé et Gonéhon.

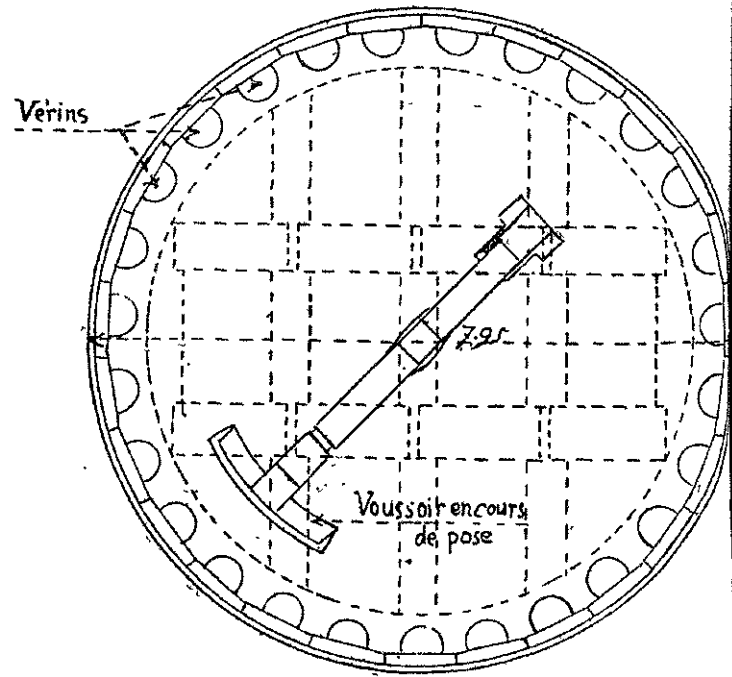
Ils comportent principalement l'exécution d'un souterrain à deux voies de forme circulaire (7 m. 296 de diamètre intérieur) coulé en fonte.

Coupe en long du bouclier

Sens de la marche →

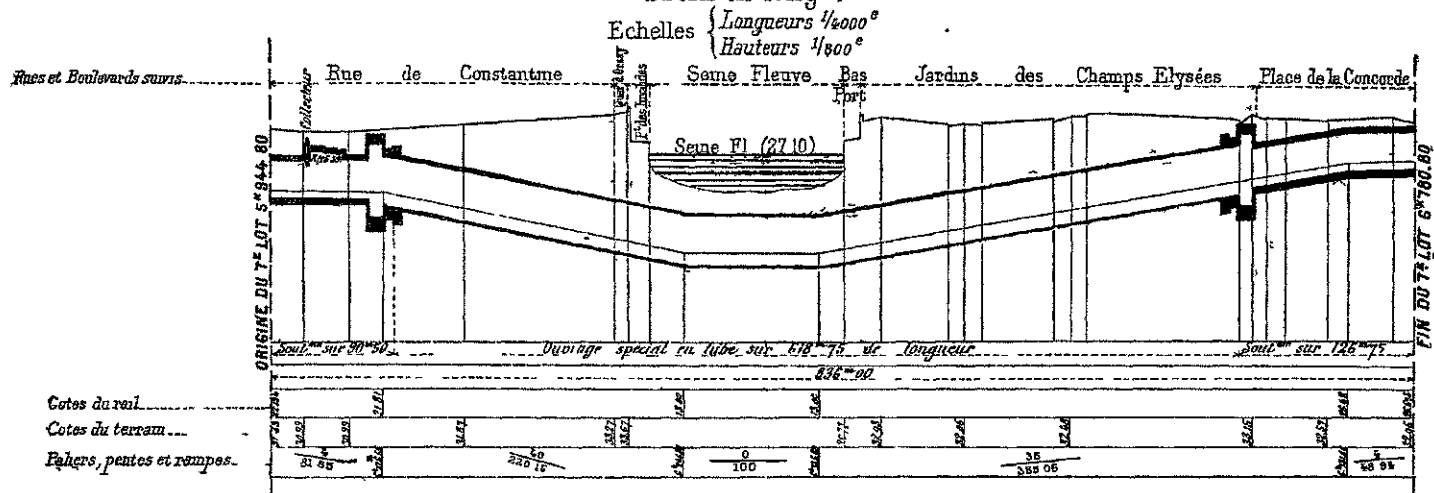


Face arrière du bouclier

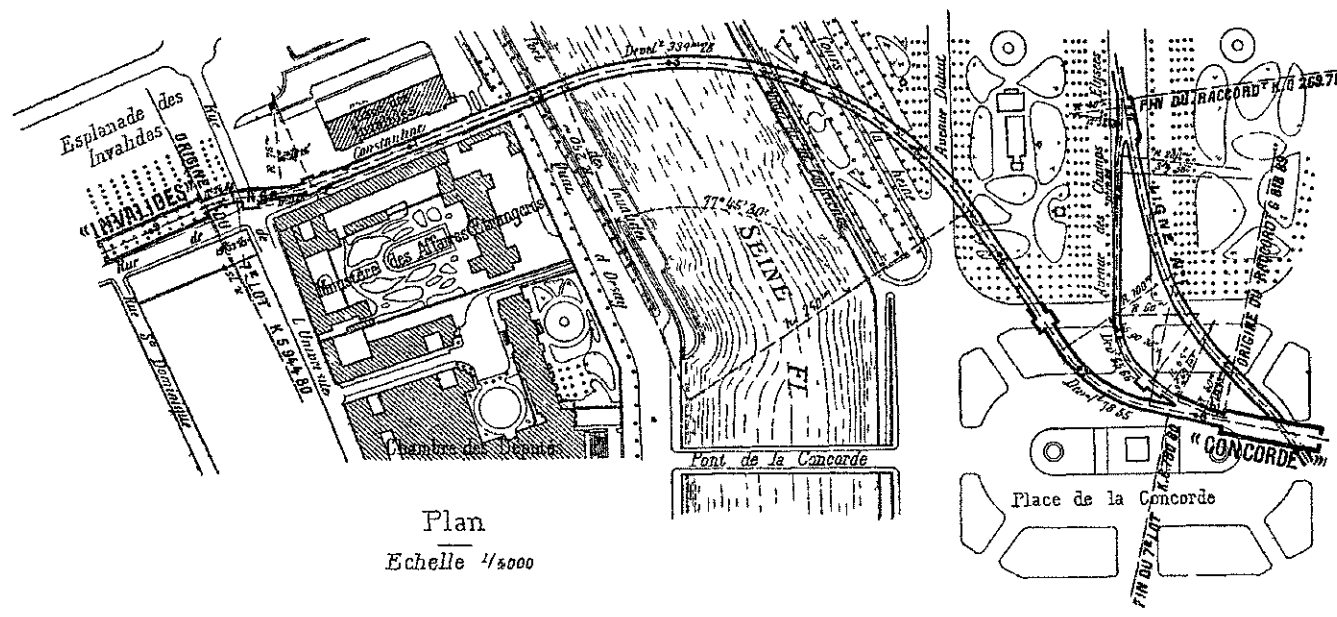


Chemin de fer Métropolitain Municipal de Paris TRAVERSÉE DE LA SEINE PAR LA LIGNE N°8

Profil en long .



Cotes du rail
Cotes du terrain
Pahrs, pentes et rampes.



Plan
Echelle 1/5000

et exécuté au moyen d'un bouchier progressant horizontalement.
Le profil général du lot comporte un palier sous la Seine raccordé par des rampes de 40 et 35 mm. avec les rives gauche et droite, l'évirados du souterrain se trouvant en général à 4 m. 50. et ex-

ceptionnellement à 2 m. 75, sous le lit du fleuve. En plan, la traversée a la forme d'un arc de cercle de 250 mètres de rayon se raccordant avec les alignements droits existant sous la rue de Constantine et sous le Cours-la-Reine.
Le bouchier se compose d'un cylindre en fonte

tôle d'acier et en acier coulé de 7 m. 95 de diamètre extérieur, 7 m. 836 de diamètre intérieur et de 5 m. 23 de longueur.

Il est partagé dans sa longueur en trois parties par deux cloisons et dans sa section transversale par trois cloisons verticales et deux cloisons horizontales.

Dans la partie antérieure du bouclier travaillent les tubistes chargés de la fouille; ils sont répartis en trois équipes, l'une dans le bas du bouclier, l'autre sur la cloison horizontale inférieure et la troisième sur la cloison horizontale supérieure. Les ouvriers des deux dernières équipes sont installés sur des plateformes mobiles prolongeant les cloisons du bouclier et toujours poussées au contact du déblai par des vérins hydrauliques.

A l'abri de la partie postérieure, ou queue du bouclier, se montent les anneaux en fonte du cuvelage au moyen d'une grue hydraulique portée par le bouclier lui-même.

La partie médiane comporte des portes et des volets, les premières pouvant être fermées en cas d'invasion brutale de l'eau, les seconds pour le cas où l'on tomberait dans une veine de vase.

L'avancement du bouclier se fait sous l'action de 27 vérins hydrauliques s'appuyant sur le revêtement en fonte déjà mis en place.

Ce revêtement est formé de voussoirs de 4 centimètres d'épaisseur avec nervures portant l'épaisseur totale à 0 m. 24; ils sont assemblés entre eux au moyen de boulons avec interposition, pour l'étanchéité, de lamelles en bois tendre créosoté de 5 mm. d'épaisseur, et garnis en ciment.

La progression du bouclier laisse autour du cuvelage un vide annulaire de 0 m. 08 correspondant à l'épaisseur de la queue. Ce vide est immédiatement garni par un mélange de chaux et de ciment injecté sous pression par des ouvertures ménagées dans les voussoirs et pourvues de bouchons filetés.

Sous la rue de Constantine, les eaux étaient assez peu abondantes pour que l'on ait pu exécuter à l'avance, par les moyens ordinaires (galerie boisée) une voûte de protection sous laquelle le bouclier a progressé à l'air libre pour la pose des voussoirs.

Quand l'eau est arrivée en trop grande abondance, on a élevé en travers du souterrain, en arrière du bouclier, un mur solide et étanche pourvu de trois sas horizontaux et la progression du bouclier a continué dans l'air comprimé.

L'avancement journalier est de 1 mètre environ; la pression de l'air est de 1 k. à 1 k. 350, correspondant à peu près à la pression hydrostatique sur la visière ou sur l'axe du souterrain: le terrain rencontré est du calcaire glauconieux sur la moitié supérieure du tube, du sable d'Auteuil sur les 2/3 de la moitié inférieure et de l'argile à la base; les infiltrations d'eau restent faibles.

L'air comprimé est produit dans une usine électrique installée sur l'esplanade des Invalides et pourvue de quatre compresseurs actionnés électriquement par le courant du triphasé d'Asnières ou par celui des Moulineaux (tension 5.500 v.). L'usine produit également l'air comprimé à haute

pression (5 k. à 7 k. 5) pour les injections de mortier et l'eau comprimée pour les vérins (350 kg. par cmq). La puissance totale de l'usine est de 1.000 chevaux-vapeur.

Sur la rive droite de la Seine, on a exécuté par les moyens ordinaires la voûte de protection comme sous la rue de Constantine et on monte le cuvelage en fonte avec une grue spéciale.

2° Travaux entre la place de la Concorde et la place de l'Opéra (8° lot).

Après avoir franchi la Seine, la ligne n° 8 passe sous la place de la Concorde, la rue Royale, le boulevard de la Madeleine, le boulevard des Capucines, et la place de l'Opéra. Dans ce parcours, elle comporte trois stations: « Place de la Concorde », « La Madeleine », et « Opéra »; immédiatement avant la station « Place de la Concorde », se trouve un raccordement à voie unique entre les lignes n° 1 et 8.

Elle passe au-dessus de la ligne n° 1 (Porte de Vincennes-Porte Maillot) à la place de la Concorde, puis elle longe le collecteur d'Asnières dans toute la longueur de la rue Royale, s'abaisse en même temps pour passer sous ce collecteur devant l'église de la Madeleine, se relève pour passer au-dessus de la ligne Nord-Sud devant la rue Duphot et atteindre la station « La Madeleine »; puis elle s'abaisse à nouveau pour passer au-dessous du collecteur de Clichy, devant la rue Scribe, et sous les lignes n° 3 (Villiers-Gambetta) et n° 7 (Palais-Royal-place du Danube) à la place de l'Opéra.

Le profil en long présente donc deux points bas: l'un à la cote (20,50) devant la place de la Madeleine dont la chaussée est à la cote (33,80) et l'autre, à la cote (19,05), entre la rue Scribe et la rue de la Chaussée-d'Antin, où la chaussée est à la cote moyenne (36,00).

La nappe d'infiltration a été trouvée normalement à la cote (25,00). Il en résulte qu'aux points bas le souterrain y est entièrement plongé: dans ces parties, le type des ouvrages est renforcé en épaisseur et en dosage.

Pour l'exécution, trois postes d'épuisements sont installés place de la Madeleine, rue Daunou et place de l'Opéra: ils ont permis d'assécher le sol et de construire les ouvrages par les procédés ordinaires. Le sol est constitué par des remblais à la surface, des sables d'alluvions au-dessous, puis des marnes ou des sables de Beauchamp parsemés de bancs de grès. Rue Royale, sur une petite longueur, on a employé le procédé du bouclier sans galerie d'avancement pour la construction de la voûte.

Pour ne pas gêner la circulation des voies de luxe suivies par cette partie de la ligne, la plus grande partie des déblais et des matériaux a été transportée souterrainement à la Seine en aval du pont de la Concorde, par traction électrique.

B. — ÉLARGISSEMENT DU GOULOT DE SAINT-LAZARE.

On a visité l'après-midi, sous la conduite de M. RABUT, ingénieur en chef, assisté de M. COURREY, chef de section principal, la série des travaux suivants commencés par la Compagnie de l'Ouest, et actuellement très avancés.

I. — Dans Paris.

1° Percement, sous la rue de Rome, d'une quatrième ouverture à deux voies pour le tunnel des Batignolles.

Longueur 340 cm. dans les marnes du calcaire grossier.

Difficultés : voisinage du tunnel en exploitation et des hautes maisons de la rue de Rome, passage sous le métropolitain.

Attaque par une galerie supérieure : exécution de la calotte en meulière, et des piédroits en béton. Du côté du tunnel actuel, le piédroit est construit par puits isolés reliés après coup par des voûtes longitudinales et des masques de peu d'épaisseur : du côté opposé, le piédroit est établi avec une épaisseur uniforme, en vue de servir de mur de soutènement quand on remplacera l'ensemble du tunnel par une tranchée.

2° Encorbellement sous la rue de Rome.

Longueur 560 mètres. Porte-à faux maximum : 7 m. 20. Hauteur maxima du mur de soutènement : 19 mètres. Consoles et hourdis (sous trottoir et chaussée) en béton armé; corps du mur en maçonnerie avec matériaux réemployés: épaisseur 2 m. 50, soit 1/8 de la hauteur : partie supérieure élargie en béton ordinaire.

M. Rabut explique, sur les dessins, que cette forme nouvelle donnée au profil des murs de soutènement avec élargissement par le haut, est, en général, plus avantageuse, tout compte fait, que la forme classique, comportant élargissement par le bas, et que cet avantage s'accroît dans le cas où, comme ici, le mur doit porter un encorbellement et occuper le moins de largeur possible sous la voie publique. M. Rabut fait connaître aussi les résultats des épreuves statiques et dynamiques auxquelles les encorbellements ont été soumis et qui accusent des coefficients de stabilité et de sécurité supérieurs à ceux qu'on se réserve d'ordinaire. En majorant de 50 0/0 les surcharges réglementaires, on n'a pu obtenir, au bout des consoles, un abaissement d'un millimètre.

3° Allongement du pont sous la rue Legendre.

L'ouverture du pont étant portée de 40 mètres à 48 mètres, soit majorée de 20 0/0, il y avait, *a priori*, nécessité d'augmenter de 40 0/0 la résistance des poutres métalliques. On a pu éviter entièrement ce renforcement en s'appuyant sur les résultats de l'auscultation du tablier qui a fait ressortir des déformations réelles très inférieures aux déformations calculées. Cette atténuation des efforts prévus est due à ce que les vouliens en briques et le béton qui supportent la chaussée forment *enrobement* de la partie supérieure des poutres, de sorte que l'ensemble constitue (sans intention des

auteurs du projet) un ouvrage en béton armé. Les épreuves nouvelles faites après allongement ont confirmé cette interprétation et démontré l'inutilité d'un renforcement.

4° Mur de soutènement au pied des hautes maisons entre la rue Legendre et le square des Batignolles.

Ce mur, de 8 mètres de hauteur, n'a que 2 mètres d'épaisseur, mais il est armé pour résister à la flexion et pourvu d'un patin avançant de 3 m. sous la plateforme, dans lequel les armatures sont prolongées de manière à assurer l'encastrement de la base. Comme l'emplacement du mur correspond au point le plus étranglé du goulot, on prévoit qu'on pourra, lors de la création de voies nouvelles qu'entraînera l'électrification de la banlieue Saint-Lazare, réduire l'épaisseur du mur à 0 m. 75 en ne conservant que la partie postérieure armée et le patin; les calculs ont été établis dans cette hypothèse sans atteindre les limites de fatigue réglementaires pour le béton ni le métal. Ce type de section en cornière est le plus avantageux pour les murs de soutènement dont l'épaisseur doit être réduite au minimum.

Exécution par petites parties successives dans des puits blindés.

5° Encorbellement de 5 mètres de porte-à-faux sous le square des Batignolles.

Construction analogue à celle des encorbellements sous la rue de Rome, mais avec terrain en remblai mouillé donnant une plus forte poussée. Le profil est élargi par le haut, comme le précédent, mais il a été étudié de façon que le mur soit stable même sans prendre aucun appui sur le remblai.

6° Mur de soutènement du terre-plein de l'usine à gaz de Clichy.

Ce mur supporte un remblai de 8 mètres de hauteur, soumis à la charge d'eau des caves de six gazomètres de très grand modèle : le sous-sol est une vase sableuse très peu résistante. Le profil est le même que pour le mur du square, mais sans encorbellement : le mur est fondé à fleur de sol sur une plaque en béton armé formant patin saillant du côté du chemin de fer.

Exécution par petites parties successives dans des puits blindés.

II. — Hors Paris.

7° Nouveau viaduc sur la Seine à Asnières.

Piles fondées sur pilotis en béton fretté, coiffés de caissons en béton armé où l'on a coulé du béton ordinaire.

Tablier à poutres droites continues dans lesquelles la matière a été répartie contrairement aux usages antérieurs, en tenant compte des indications données par l'auscultation d'autres ouvrages à poutres continues. On a été ainsi conduit notamment à tenir compte du platelage et des contre-ventements horizontaux dans l'évaluation de la section utile des membrures des poutres principales et à ne donner aux plates-bandes qu'une très faible surépaisseur au-dessus des piles.

Ces règles nouvelles de répartition du métal ont été déjà appliquées par M. Rabut dans l'exécution de nombreux ouvrages métalliques : mais c'est pour le pont d'Asnières qu'elles ont été pour la première fois mises en évidence dans les calculs et approuvées par l'administration supérieure. Les mesures de déformations faites pendant les épreuves réglementaires du tablier ont pleinement confirmé les prévisions du projet et démontré les avantages du nouveau mode de répartition.

Le tablier repose sur les piles et culées par l'intermédiaire de simples plaques de friction, sans galets ni rotules. Ces plaques sont pourvues d'un système de graissage qui fonctionne bien jusqu'à ce jour. Pour éviter tout ébranlement des sommiers en cas de glissement imparfait, le couronnement des piles a été fait entièrement d'un seul bloc de béton armé.

8° *Viaducs sous rails, en béton armé, sur les deux quais de la Seine, à Asnières.*

Ouvrages de 16 mètres d'ouverture à poutres droites enrobées dans du béton de ciment. L'un des deux tabliers est simplement posé sur les culées, l'autre encastré au moyen de tirants mis en tension par le serrage d'écrous. Les mesures faites pendant les épreuves ont démontré que l'encastrement ainsi obtenu est complet et permet de réaliser une économie sur le poids total du métal.

Ces ouvrages se comportent parfaitement depuis un an sous le passage d'environ 500 trains par jour.

9° *Mur de soutènement, en béton armé, du quai de rive gauche.*

Mur établi suivant le type Hennebique (patin arrière relié au masque par des diaphragmes transversaux) fondé sur béton immergé dans une enceinte permanente.

10° *Mur de soutènement exhaussé et pourvu d'un encorbellement le long du remblai de la station d'Asnières.*

On a renforcé le mur au moyen d'un massif de béton établi en arrière, en fouille blindée; on l'a exhaussé en maçonnerie armée, et on y a ajouté un encorbellement en béton armé ouaré dans le massif de béton. Fondation difficile, exécution par petites parties.

11° *Nouveau viaduc sous rails, en béton armé, à la sortie de la station d'Asnières.*

Ouvrage de 12 m. 50 d'ouverture pour lequel on ne dispose que de 0 m. 50 (1/25 de l'ouverture) comme épaisseur de tablier. Difficulté surmontée par l'emploi de poutres à bécilles enrobées de béton de ciment. La faible épaisseur du ballast et le grand nombre des trains, dont certains ne s'arrêtent pas à Asnières, rendent l'essai intéressant au point de vue de la résistance aux trépidations.

On remarque la décoration des viaducs, murs de soutènement et encorbellements, étudiée par M. Barret, chef du service d'architecture de la Compagnie de l'Ouest, sous la haute direction de M. Bonnet, sous-directeur.

III

PROCES-VERBAUX

DES SÉANCES du COMITÉ

Séance du 16 février 1910.

La séance est ouverte à 2 heures et demie, sous la présidence de M. GUÉRARD.

Présents : MM. AUBIN, BIENVENUE, BOURGOGNON, BUISSON, COLSON, GILLES-CARDIN, LABBAYE, LAROCHE, LEPRINCE-RINGUET, RABUT, SÉJOURNÉ, STABLO, THOUVENOT.

Absents et excusés : MM. CAVELI, LEBRUN, TAUXIN, WEISS.

Les procès-verbaux des deux dernières séances et de l'Assemblée générale sont lus et adoptés.

LE PRÉSIDENT rend compte de la visite qu'il a faite avec le Secrétaire, en l'absence du Vice-Président empêché, à M. le Directeur du Personnel pour lui soumettre les principaux vœux émis à l'Assemblée générale.

Le Comité décide qu'un compte rendu sommaire de cette visite figurera dans le Bulletin (1).

Il émet l'avis que les dispositions du Décret du 9 novembre 1853, soient appliquées de la manière la plus libérale possible, de manière que les Ingénieurs puissent obtenir trente jours de congé par an sans retenue de traitement.

Le Président ajoute que M. le Directeur du Personnel communiquera à une Délégation du Comité les renseignements qu'elle lui demandera sur les indemnités allouées aux Ingénieurs.

Conformément à l'avis, exprimé par le Comité dans sa dernière séance du 22 janvier, le Président a appelé l'attention de la Direction du Personnel sur la demande présentée par un Camarade, ancien Conducteur, signalant que sa nomination au grade d'Ingénieur avait entraîné une diminution de ses allocations et indemnités équivalente à son augmentation de traitement, de telle sorte qu'il n'en était résulté pour lui aucun avantage.

D'après les renseignements donnés, l'exposé des motifs du projet de loi relatif à la nomination au grade d'Ingénieur des Conducteurs faisant fonctions, portait expressément que la mesure proposée ne devait entraîner aucune dépense à la charge du Budget. L'Administration s'est donc bornée à maintenir le total des émoluments des Ingénieurs anciens Conducteurs placés dans une situation analogue à celle du Camarade en question.

M. LEPRINCE-RINGUET se fait l'interprète des Ingénieurs des Mines du Pas-de-Calais qui, par suite de l'application des arrêtés des 16 mai 1908-24 mars 1909 sur la répartition des frais de con-

(1) Ce compte-rendu a paru dans le Bulletin de février 1910.

trôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, ont subi, en 1909, une diminution notable de leurs émoluments. Il exprime l'espoir que l'Administration tiendra compte de cette diminution dans la fixation des sommes retenues aux Ingénieurs en 1910. Ne serait-il pas possible, d'autre part, d'accorder aux Ingénieurs qui se trouvent dans ce cas, des augmentations d'indemnités imputables sur les disponibilités de l'exercice 1909 ?

LE PRÉSIDENT fait observer que cette demande d'indemnités supplémentaires sur l'exercice 1909 rentre dans le vœu général, qui a été soumis à M. le Directeur du Personnel. D'après les renseignements donnés, l'Administration ne peut accueillir en fin d'exercice que des demandes d'indemnités exceptionnelles en faveur des Ingénieurs qui se seront distingués dans des circonstances toutes spéciales et bien déterminées.

M. LEPRINCE-RINGI ET signale une demande émanant de quelques camarades des Mines, qui attendent encore le paiement du mobilier de leurs bureaux, suivant l'estimation dressée au début de l'année 1908.

LE PRÉSIDENT fait connaître que, d'après les indications qui lui ont été données par la Direction du Personnel, ce paiement va être réalisé incessamment ; la demande des Camarades en question va ainsi recevoir satisfaction.

Le Comité poursuit l'étude du projet de loi sur le régime des ports maritimes de commerce.

Il résulte de l'ensemble des observations formulées par les Ingénieurs en Chef des principaux ports maritimes, que dans l'état actuel de la question, il convient de se borner à intervenir dans la mesure du possible, pour que le rôle de l'Ingénieur en Chef soit un peu plus nettement précisé soit par la loi elle-même, soit surtout par les règlements d'administration publique qui régleront son application.

Le Comité après discussion adopte cette manière de voir.

Quelques Ingénieurs en Chef ont formulé sur certains articles du projet de loi des observations de détail qu'il est intéressant de signaler.

ART. 3. — Il est excessif d'énoncer une assimilation entre le Chef du Pilotage et l'Ingénieur en Chef, et il conviendrait de laisser à ce dernier une situation à part auprès du Conseil d'administration du port.

L'article en question ne fait pas mention spéciale du Capitaine de port. Le texte définitif de la loi et les règlements d'administration publique devraient en tout cas maintenir une différence entre le rôle de l'Ingénieur en Chef et celui de ce fonctionnaire, qui pourrait être assimilé à certains points de vue au Chef du Service du Pilotage.

ART. 5. — Il semble y avoir une certaine contradiction entre le 2^e paragraphe, qui attribue au Président du Conseil d'Administration, la représentation de ce Conseil dans tous les actes de gestion, et le commentaire de l'article 4 dans l'Exposé des motifs, qui porte que l'Ingénieur en Chef sera l'exécuteur des décisions prises par le Conseil, dans les limites de sa compétence. Il n'y au-

rait peut-être pas d'inconvénient à supprimer le 2^e paragraphe de l'article 4. Dans tous les cas il y aurait intérêt à bien définir dans le Règlement d'administration publique prévu par cet article, les attributions respectives à ce point de vue du Président du Conseil et de l'Ingénieur en Chef.

ART. 9. — L'Ingénieur en Chef devrait être appelé à formuler son avis sur les délibérations du Conseil. Cette disposition semble résulter de l'esprit même du projet de loi, mais il conviendrait de la mentionner explicitement, soit dans le texte définitif, soit dans les décrets d'application.

Comme observation générale, il y aurait lieu de prévoir que les Ingénieurs Ordinaires pourraient assister aux Séances du Conseil. Cette question semble devoir être précisée dans le règlement d'administration publique prévu à l'Exposé des motifs (article 3), qui doit régler les détails de la collaboration de l'Ingénieur en Chef, et notamment la manière dont il pourra, en cas d'empêchement se faire suppléer aux Séances du Conseil.

Le Comité, appréciant l'intérêt de ces observations, en tiendra compte dans l'étude et les démarches qu'il compte poursuivre afin que la loi et les règlements d'administration publique à intervenir, respectent autant que possible les prérogatives actuelles des Ingénieurs des Ports maritimes.

M. SÉJOURNÉ propose d'adresser à tous les Camarades une lettre-circulaire les priant d'indiquer au Comité les travaux intéressants actuellement en exécution dans leurs Services, et dont la visite pourrait être comprise dans le programme de la tournée d'été de 1910.

Le Comité adopte cette proposition.

Le prochain dîner et la prochaine Séance du Comité sont fixés au Samedi 5 mars.

La Séance est levée à 5 heures.

Le Secrétaire,
CARDIN.

Le Président,
GUÉRARD.

Séance du 5 mars 1910.

La Séance est ouverte à 6 heures et demie, sous la présidence de M. GUÉRARD.

Présents : MM. BUISSON, CLAVEL, COLSON, GILLES-CARDIN, RABUT.

Absents et Excusés : MM. AUBIN, BIENVENUE, BOURGUIGNON, LABBAYE, LAROCHE, LEBRUN, LEPRINCE-RINGULT, SÉJOURNÉ, STABLO, TAZIV, THOUVENOT, WEISS.

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

LE SECRÉTAIRE expose la question suivante, que M. MOREAU, Ingénieur à Toulon, l'a prié de soumettre au Comité :

Les Ingénieurs du département du Var ont été autorisés par le Ministre à procéder aux études d'un réseau d'intérêt local, pour le compte du département. L'Ingénieur de Toulon a été chargé de 2 Sections.

Au fur et à mesure du piquetage du tracé définitif, des agents d'une Société d'expropriation

sont venus et ont réussi à faire signer à un certain nombre de propriétaires traversés, des contrats se résolvant en ceci : « Au propriétaire se substitue la Société qui se présente devant le Jury « d'expropriation et plaide : elle touche 12 p. 100 « entre l'offre légale et l'allocation du Jury. Le « propriétaire reste libre de traiter à l'amiable, « mais la Société perçoit 3 p. 100 sur le prix de « vente. »

Pour combattre efficacement la Société, l'Ingénieur de Toulon a adressé aux maires des communes traversées, une lettre tendant à mettre en garde les propriétaires contre la Société : conformément à ses instructions, la lettre a été affichée dans 2 communes. La Société lui fait un procès, en invoquant un préjudice causé.

Bien que M. Moreau, estime qu'il était dans son droit en défendant les intérêts du département, il serait heureux de savoir si pareille aventure est déjà arrivée à un Camarade, et quelle en a été la suite.

M. RABUT fait connaître que les Compagnies de chemins de fer, quand elles procèdent à des expropriations, se trouvent aussi très souvent en face de Sociétés ou d'agents d'affaires représentant une collectivité de propriétaires des terrains traversés. Elles préfèrent ne pas entrer en lutte avec eux et ne rien faire pour dissuader les propriétaires de les prendre comme mandataires, car il résulte d'une expérience constante que les Jurys d'expropriation sont, en général, beaucoup moins favorables à ces agents d'affaires qu'aux propriétaires qui défendent eux-mêmes leurs intérêts devant le Jury.

Le Comité ne connaît, d'ailleurs, aucun précédent d'un procès intenté à un Ingénieur dans des conditions semblables. Il ne peut donc donner une réponse précise à la question telle qu'elle est posée.

Le PRÉSIDENT donne lecture d'une note qui lui a été adressée et dont il résulte que les émoluments des Inspecteurs généraux ont subi une diminution sensible depuis une vingtaine d'années. Il semble, d'ailleurs, que les Inspecteurs généraux devraient être indemnisés de leurs frais de bureau.

Le Comité charge M. COLSON d'étudier la question et les suites qu'elle comporte.

M. COLSON donne quelques renseignements relatifs au projet de loi sur le régime des ports Maritimes de commerce, qui semble devoir venir prochainement en discussion devant le Parlement.

Le Comité remercie M. COLSON des démarches faites par lui et qui ne peuvent avoir qu'un résultat favorable pour les Ingénieurs. Il le prie de continuer à suivre cette affaire avec le zèle dont il a déjà fait preuve.

Sur la proposition du Président, le Comité le charge ainsi que le Vice-Président, de demander à M. le Ministre des Travaux publics, de vouloir bien présider le prochain Dîner de l'Association, qui doit avoir lieu autant que possible à la fin d'avril, ou en mai, de préférence un lundi.

Une visite de travaux à Paris sera organisée pour le même jour.

M. RABUT fait connaître qu'une dizaine d'Ingénieurs anglais, Membres du « The Concrete Institute » (Institut du Béton), doivent venir à Paris les 8 et 9 avril prochain, pour visiter divers ouvrages en béton armé. Ils se sont mis en rapport à cet effet, avec plusieurs Camarades de Paris, qui se sont entendus pour préparer un programme de cette visite. Elle comprendra notamment, les travaux exécutés par le Service d'Assainissement de la Ville de Paris, sous la direction de M. COLMIER-DIAGE, et par l'Administration des chemins de fer de l'Onesi-Etat, sous la direction de M. RABUT. Il semble y avoir lieu pour l'Association, de recevoir officiellement ces Ingénieurs étrangers.

Il convient de rappeler que l'Association, lors des tournées qu'elle a organisées en pays étrangers, a toujours rencontré auprès des Ingénieurs de ces différents pays l'accueil le plus empressé et le plus aimable, notamment dans la tournée d'Angleterre en 1903.

Depuis plusieurs années, malgré les vœux émis à ce sujet à plusieurs reprises par le Comité et l'Association, notamment dans les Assemblées générales annuelles, il ne s'est présenté aucune occasion favorable de recevoir des Ingénieurs étrangers, et le compte toujours ouvert en principe au Budget de l'Association sous le titre « Réception d'Ingénieurs étrangers » ne comporte que l'inscription « Néant ».

Il semble que l'Association devrait mettre à profit la présence à Paris des Membres du « The Concrete Institute » pour leur offrir le samedi 9 avril un dîner auquel seraient invités également les Camarades et les Ingénieurs civils qui ont organisé leur tournée. Il serait désirable qu'un certain nombre de membres du Comité pussent assister à ce dîner, de manière que le nombre des Camarades français y prenant part, soit au moins égal à celui des Ingénieurs anglais.

Le Comité adopte cette proposition et charge M. RABUT, de régler les détails de la réception, en sa double qualité de Trésorier de l'Association et de principal organisateur de la tournée des Membres du « The Concrete Institute ».

La prochaine Séance du Comité aura lieu en conséquence, le samedi 9 avril, jour fixé pour la réception projetée.

La séance est levée à 7 heures trois quarts.

Le Secrétaire,
CARDIN.

Le Président,
GUÉRARD.

Séance du 9 avril 1910.

La séance est ouverte à 6 heures et demie, sous la Présidence de M. COLSON.

Présents : MM. BUISSON, COLSON, LABBAYE, LAROCHE, LEPRINCE-RINGUET, RABUT, SÉJOURNÉ, STABLO.

Absents : MM. AUBIN, BIENVENUE, BOURGUIGNON, CLAVEL, GILLES-CARDIN, GUÉRARD, LEBRUN, TAUZIN, THOUVENOT, WEISS.

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

M. COLSON fait connaître qu'il a entretenu l'administration de la question de l'augmentation du traitement des Inspecteurs généraux, comme le Comité l'en avait chargé.

L'Administration reconnaît la nécessité de faire quelque chose ; mais les solutions envisagées sont bien lointaines et il y aura lieu d'insister.

Le SECRÉTAIRE donne lecture d'une lettre de M. Mesnager, Membre du Comité directeur de l'Association internationale, pour l'essai des matériaux, tendant à faire inscrire le P. C. M. comme membre de l'Association, au même titre qu'à l'Association internationale des Congrès de la Route et à l'Association internationale des Congrès de Navigation.

Le Comité décide de donner son adhésion.

Le SECRÉTAIRE donne ensuite lecture d'une lettre de M. l'Ingénieur en Chef, Mille, relative à la rémunération des Ingénieurs et agents attachés au contrôle des distributions d'énergie électrique.

MM. LABBAYE et LEPRINCE-RINGUET sont chargés de fournir à M. Colson des renseignements sur cette question, qu'il soumettra ensuite au Comité.

La Séance est interrompue par l'arrivée des membres du « Concrete Institute », invités par le Comité à un dîner intime.

La séance est levée à 7 heures et demie.

Pour le Secrétaire empêché,
BUISSON.

Pour le Président empêché,
C. COLSON.

Séance du 30 avril 1910.

La Séance est ouverte à 3 heures, sous la présidence de M. TAUZIN.

Présents : MM. AUBIN, COLSON, GILLES-CARDIN, LABBAYE, LEPRINCE-RINGUET, SÉJOURNÉ, THOUVENOT.

Absents et excusés : MM. BIENVENUE, BOURGUIGNON, BUISSON, CLAVEL, GUÉRARD, LAROCHE, LEBRUN, RABUT, STABLO, WEISS.

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

Le PRÉSIDENT adresse, au nom du Comité, des remerciements à MM. COLSON et RABUT, pour la part active qu'ils ont prise à la réception offerte le 9 avril dernier, par l'Association, aux Ingénieurs anglais, faisant partie de la Délégation du « Concrete Institute ». Il espère que les hôtes étrangers de l'Association emporteront un bon souvenir de cette réception intime.

Le Comité reprend l'étude de la question des frais de contrôle des distributions d'énergie électrique commencée dans la dernière Séance, à la suite d'une demande de M. MILLE.

MM. LABBAYE et LEPRINCE-RINGUET donnent des renseignements sur les frais de contrôle alloués aux Ingénieurs de l'Oise et du Pas-de-Calais. Dans l'Oise, les Ingénieurs n'ont rien reçu comme indemnités en 1909. Dans le Pas-de-Calais, en 1908,

le contrôle a rapporté à l'Etat 2.200 francs et les Ingénieurs ont touché 800 francs. En 1909, bien que le contrôle ait rapporté davantage à l'Etat, soit 2.800 francs, les Ingénieurs n'ont plus touché que 490 francs, sur lesquels l'Ingénieur des Mines a reçu 81 francs pour un service qui absorbe une partie importante de son temps.

M. Colson rappelle que d'après la Loi du 15 juin 1906, l'Administration ne peut exiger des concessionnaires des distributions d'énergie électrique, en dehors des redevances pour occupation du domaine public, aucune autre charge pécuniaire que les frais de contrôle dans les limites du maximum fixé par Décret : il résulte de là que les frais perçus doivent être entièrement affectés au service du contrôle et que, après le paiement des frais de tournées, le reliquat doit nécessairement servir à la rémunération du personnel employé au contrôle (Circulaire du 15 septembre 1908).

Il semble, d'après les renseignements recueillis que cette dernière règle n'ait pas été appliquée en 1909. Les recettes, qui étaient prévues de 70.000 francs, se sont élevées, en réalité, à un chiffre sensiblement plus élevé. L'Administration des Travaux publics a bien insisté auprès du Ministre des Finances, pour qu'un crédit supplémentaire égal à la différence fût ouvert au chapitre du contrôle, mais elle n'a pu l'obtenir.

Pour 1910, les recettes sont évaluées à 130.000 francs et le crédit ouvert a été fixé en conséquence. Les indemnités allouées aux Ingénieurs seront donc notablement augmentées tout en restant encore exagérément basses. Mais il est probable que la recette réelle dépassera l'évaluation basée sur la situation actuelle et il importe d'insister en temps utile sur l'obligation véritable qui incombe à l'Etat, d'affecter le surplus, par voie de crédits supplémentaires, au paiement du Service, qui, seul, rend la perception légale.

Au point de vue de la répartition des frais de contrôle, il semble que la part attribuée à l'Administration Centrale soit excessive. Elle vient d'être doublée et portée à 20.000 francs.

Sans prétendre qu'elle soit hors de proportion avec le surcroît de travail imposé aux bureaux par la loi de 1906, on peut se demander s'il est juste que ce surcroît de travail soit payé entièrement au moyen des taxes, tandis que celui des Ingénieurs n'est pas payé du tout.

Le Décret du 17 octobre 1907 spécifiait, d'ailleurs, que le tarif maximum des frais de contrôle serait révisé au plus tard le 1^{er} janvier 1910. Le Décret du 30 décembre 1909 a reporté l'expiration du délai au 1^{er} janvier 1912. Il y aurait lieu de poursuivre les démarches nécessaires pour obtenir en temps voulu cette révision des tarifs. Il conviendrait, notamment, de demander par modification à l'article 10 du Décret du 17 octobre 1907, que toute transmission donnant lieu à concession ou permission de voirie soit comptée pour 1 kilomètre au moins. Du moment où toute installation exige une vérification sur place, le principe du paiement des frais de contrôle par les intéressés implique un minimum de redevance couvrant au moins les frais moyens d'une tournée.

Le Comité appréciant tout l'intérêt des renseignements fournis par M. COLSON, le charge de continuer les démarches tendant à obtenir pour l'avenir, d'une part, la révision du tarif des redevances dans le sens indiqué et, d'autre part, la réduction de la part de l'Administration centrale dans la répartition des frais de contrôle ou tout au moins l'attribution exclusive aux services locaux de toute augmentation des recettes.

LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre de M. GALLIOT, relative à une décision ministérielle fixant la participation des Ingénieurs dans les frais nouveaux des bureaux fusionnés de Dijon. Cette décision ne lui paraissant pas conforme aux dispositions du Décret du 18 décembre 1906, M. GALLIOT aurait l'intention d'en demander l'annulation au Conseil d'Etat à moins que le Comité ne veuille la demander lui-même, de manière à créer une jurisprudence plus générale.

Le Comité examine d'abord la question de droit soulevée par M. Galliot, qui estime que l'Administration doit prendre à sa charge la totalité des frais de bureau des Services fusionnés (location, gardiennage, chauffage), sans distinction entre les locaux affectés au Service de l'Etat ou au Service vicinal.

Cette thèse, qui semble discutable, ne peut, dans tous les cas, être fondée sur l'article 3 du Décret du 18 décembre 1906, qui n'a pu viser et mettre à la charge de l'Etat, que les frais de bureaux des Ingénieurs en tant qu'Ingénieurs du Ministère des Travaux publics, c'est-à-dire de l'Etat et non pas en tant qu'Ingénieurs des Services vicinaux, c'est-à-dire des Départements. A cet égard, le Décret n'a rien innové et il semble logique que les frais de bureaux des Ingénieurs des Services fusionnés continuent à être répartis comme auparavant entre l'Etat et les Collectivités.

Quant aux bases mêmes de cette répartition, elles varient dans chaque cas particulier, suivant la disposition des locaux et suivant la forme des allocations votées par les Conseils généraux. C'est donc aux intéressés à les discuter eux-mêmes et l'on conçoit difficilement la possibilité de provoquer une décision d'une portée générale, qui seule, justifierait l'intervention de l'Association.

Le second point soulevé par M. Galliot, est relatif à l'application de l'article 5 du Décret du 18 décembre 1906, d'après lequel les Ingénieurs doivent, à titre transitoire, conserver l'intégralité de leurs émoluments. Il semble donc que la part de l'Etat dans les frais de bureaux devrait être calculée chaque année de telle manière que les Ingénieurs qui sont restés dans le même Service, conservent toujours, tous comptes faits, les mêmes émoluments qu'en 1906.

Le Comité estime que le meilleur moyen de donner satisfaction aux réclamations analogues, qui ont déjà été présentées au sujet de la situation faite aux Services vicinaux serait d'obtenir une application de l'article 4 du Décret du 18 décembre 1906, plus libérale que celle que prévoit l'arrêté ministériel du 17 mai 1907. La fixation à la moitié de la réduction à faire subir aux Ingénieurs sur les rétributions qu'ils touchent des Col-

lectivités a pu s'imposer au début du nouveau régime, en raison de l'insuffisance des crédits absorbés par l'augmentation des traitements dont ont bénéficié certains Ingénieurs, tandis que les retenues compensatoires ne fonctionnaient pas, en raison du maintien des situations acquises. Mais cette mesure a été, en général, mal accueillie par les Conseils généraux, qui admettent difficilement que l'Etat prélève indirectement une part aussi importante des émoluments alloués par eux aux Ingénieurs. Il importe d'affecter à sa réduction aussi promptement que possible, les disponibilités résultant des mutations annuelles, qui réduisent le nombre des cas où la retenue ne joue pas.

Le Comité décide donc de poursuivre ses démarches tendant, en général, à la révision des indemnités et allocations prévues par le Décret du 18 décembre 1906, et en particulier à la réduction du taux de la retenue définie par l'article 4.

LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre de M. TOURTAY, appelant l'attention du Comité sur l'application de l'article 4 du Décret du 10 mai 1854, modifié par le Décret du 14 mai 1908, relatif aux honoraires dus aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour leur intervention dans les travaux d'intérêt communal ou privé. M. Tourtay estime que ces honoraires devraient être calculés d'après le chiffre de la dépense totale sans déduction de la part contributive du Trésor public.

Le Comité, tout en appréciant la valeur des arguments exposés par M. Tourtay, est d'avis qu'il est difficile actuellement, d'intervenir d'une manière utile pour demander une nouvelle modification d'un Décret tout récemment modifié, d'ailleurs, dans un sens favorable aux Ingénieurs. D'après le nouvel article 4, les honoraires sont, en effet, calculés, désormais au taux de 4 p. 100 sur les premiers 100.000 francs et de 2 p. 100 pour le surplus, tandis qu'auparavant, le taux de 4 p. 100 n'était appliqué qu'aux premiers 40.000 fr. et le taux de 1 p. 100 seulement pour le surplus.

LE PRÉSIDENT donne connaissance d'une demande détaillée de M. SOUSSON, relative à l'application de l'article 4 du Décret du 18 décembre 1906, et d'après laquelle les réductions de traitement prévues par cet article ne devraient être faites aux Ingénieurs recevant des rétributions permanentes des Collectivités, qu'à partir du moment où ils ont effectivement perçu ces rétributions. En d'autres termes, les versements au Trésor des retenues ou réductions ne devraient être ordonnés qu'après le paiement effectif de ces Ingénieurs par les Collectivités. Il arrive, en effet, qu'un Ingénieur nommé dans un Service ait à subir pendant plusieurs mois des retenues mensuelles sur son traitement avant de toucher une rétribution quelconque des Collectivités, et qu'il soit obligé de faire ainsi des avances au Trésor.

Le Comité, après discussion, estime que l'inconvénient signalé ne peut être que transitoire et qu'il s'agit d'une question de détail réglée au moment de la première application du Décret du 18 décembre 1906, et sur laquelle il serait sinon impossible, au moins très difficile de revenir.

M. SOULASSOL signale également l'éventualité de la création de postes d'Agents spéciaux pour le contrôle des Chemins de fer d'intérêt local et des tramways, mesure qui peut entraîner une diminution appréciable des émoluments non seulement des Ingénieurs, mais de tout le personnel des Travaux publics. Il insiste enfin pour que le Comité obtienne la suppression des retenues prévues par l'article 4 du Décret du 18 décembre 1906.

Le Comité a déjà appelé récemment l'attention de l'Administration Supérieure sur la question des Agents spéciaux du Contrôle des chemins de fer d'intérêt local. En ce qui concerne l'application de l'article 4 du Décret du 18 décembre 1906, il poursuivra ses démarches tendant à obtenir la diminution des retenues ainsi qu'il a été dit plus haut.

Sur la proposition de M. SÉJOURNÉ, le Comité décide que la prochaine tournée d'été comprendra la visite des travaux des ports d'Amsterdam et de Rotterdam, et d'une mine du Pas-de-Calais. La tournée dont la durée sera de trois jours, aura lieu dans la seconde quinzaine de juillet, ou la première quinzaine d'août, en tenant compte des époques de chômage des canaux, afin de permettre aux Camarades chargés de Services de Navigation intérieure, d'y prendre part autant que possible. Elle sera organisée de manière à permettre la visite de Bruxelles et de La Haye, soit à l'aller, soit au retour.

M. LEPRINCE-RINGUET est chargé spécialement d'organiser la visite d'une mine du Pas-de-Calais.

Le Président et les autres membres du Comité expriment leurs sincères et cordiales félicitations à M. Colson, qui vient d'être élu quelques instants auparavant, membre de l'Académie des Sciences morales et politiques. L'Association tout entière à laquelle M. Colson a rendu et continue à rendre de si grands services, s'associera assurément à ces félicitations.

La Séance est levée à 5 heures.

Le Secrétaire,
CARDIN.

Le Président,
TAUZIN

Séance du 23 mai 1910.

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

Présents: MM. AUBIN, BIENVENUE, BOURGOGNON, COLSON, GILLES-CARDIN, LABBAYE, SÉJOURNÉ, THOUVENOT.

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

Le Président expose les motifs impérieux résultant du deuil officiel prescrit à l'occasion de la mort du roi d'Angleterre, qui empêchent M. le ministre des Travaux publics de venir présider ce même jour le dîner de l'Association. En raison de l'absence de Paris de M. le ministre qui était la semaine dernière en tournée d'inspection sur le réseau de l'Etat, ce n'est que le 20 mai dernier que le Bureau du Comité a été avisé de cet empêchement. Il a examiné immédiatement avec quelques membres parisiens du Comité convoqués d'ur-

gence les divers partis à prendre et il s'est rendu compte qu'il était impossible de remettre à une date ultérieure la tournée et le dîner organisés pour le 23 mai, étant donné surtout que plusieurs camarades de province s'étaient mis déjà en route pour venir y assister. Il a donc décidé de maintenir la tournée et de prévenir par un avis spécial les camarades inscrits pour prendre part au dîner que M. le ministre ne pourrait pas venir le présider, mais que le dîner aurait lieu néanmoins.

Conformément à la demande de M. le ministre lui-même, le dîner qu'il devait présider a donc été remis à une date ultérieure et aura lieu soit avant la tournée de juillet, soit dans le courant de l'automne prochain.

Le Comité approuve les décisions prises à cet égard par son bureau.

M. SÉJOURNÉ expose dans ses grandes lignes le programme de la tournée d'été qui doit comprendre la visite des mines de Lens et des ports d'Amsterdam et Rotterdam, ainsi que le Comité l'a déjà décidé dans une séance antérieure. L'époque la plus favorable semble être la dernière semaine de juillet et la tournée devrait se terminer de manière que les camarades y prenant part puissent immédiatement après venir assister à Bruxelles au 2^e Congrès International de la Route qui doit s'ouvrir le lundi 1^{er} août.

Le Comité approuve ce programme général et charge M. SÉJOURNÉ de continuer sur ces bases la préparation de la tournée.

Le Président fait connaître qu'il a poursuivi auprès de la Direction du Personnel les démarches commencées en vue d'obtenir la revision des indemnités et allocations prévues par le décret du 18 décembre 1906, et en particulier la réduction du taux de la retenue définie par l'article 4. Ces démarches paraissent devoir aboutir prochainement à un premier résultat favorable par suite des disponibilités budgétaires résultant des mutations annuelles qui entraînent la suppression de certaines indemnités de compensation, et d'autre part, en raison de la suppression éventuelle de certains postes vacants, qui ne sont maintenus en principe que pour un temps limité.

Le Comité décide de poursuivre les démarches entreprises dans ce sens et d'y consacrer tous ses efforts.

La séance est levée à 7 h. 1/2.

Le Secrétaire,
CARDIN.

Le Président,
TAUZIN.

En l'absence du Président empêché, le Vice-Président du Comité et M. Colson ont été reçus en audience le 29 juin par M. le ministre des Travaux publics, qui a bien voulu leur promettre de présider le prochain dîner de l'Association dans le courant du mois d'octobre. Au cours de cette audience, MM. Tauzin et Colson ont entretenu M. le ministre des principales questions intéressant l'Association et actuellement à l'ordre du jour.

IV
AVIS DIVERS

ECOLE POLYTECHNIQUE

Le Conseil chargé de gérer des intérêts de l'École polytechnique, en tant que personne civile, dont nous avons fait connaître la composition et les attributions dans le bulletin de février, a été institué. Les cinq professeurs ou examinateurs des élèves qui y siègent sont :

MM. :

LECORNU (des Mines), professeur de mécanique (promotion 1872).

VIELLE, examinateur de physique (1873).

COLSON, professeur de chimie (1873).

Colonel BOURGEOIS, professeur d'astronomie et géodésie (1876).

PIROT, professeur de physique (1882).

Les cinq anciens élèves occupant de hautes situations dans les services publics, l'armée, la science ou l'industrie, appelés à en faire partie sont :

MM. :

LÉAUTÉ, de l'Académie des sciences (1866).

LÉON LÉVY (Mines), directeur de Châtillon-Commentry (1870).

COLSON (Ponts et Chaussées), conseiller d'État (1873).

GEORGES COCHERY, ministre des Finances (1875).

LARUX (Mines), député (1890).

Ce Conseil comprend donc deux membres ou anciens membres du Comité du P. C. M. et cinq membres du Conseil de la Société des amis de l'École polytechnique.

**SOCIÉTÉ DES
AMIS DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE**

Nous avons fait connaître que la Société des Amis de l'École Polytechnique avait constitué une Commission de l'enseignement, chargée d'étudier les améliorations qui pouvaient être utilement apportées aux programmes ou à l'organisation des études. Le premier résultat des travaux de cette Commission a été la constatation de l'insuffisance de l'installation des laboratoires. Sur sa proposition, le Conseil d'administration de la Société a décidé de provoquer des dons, en vue d'améliorer cette installation. L'objet de la souscription a été exposé dans la lettre ci-après, adressée par le Président de la Société des Amis de l'École aux Présidents des Conseils d'administration des Sociétés industrielles qui ont le plus souvent fait appel au concours d'anciens élèves de l'École Polytechnique.

« Monsieur le Président.

« Permettez-moi de venir, comme Président de la Société des Amis de l'École Polytechnique, appeler toute votre attention sur le haut intérêt que

présenterait pour la science française et pour l'industrie nationale une meilleure organisation des laboratoires de l'École, et en même temps de solliciter pour sa réalisation le concours de votre Société, en raison de la place qu'elle tient dans cette industrie et de l'appel qu'elle a fait dans le passé et qu'elle pourra faire encore dans l'avenir à la collaboration d'anciens polytechniciens.

« L'article 51 de la loi de finances du 26 décembre 1908 a investi l'École Polytechnique de la personnalité civile, permettant ainsi à tous ceux qui s'intéressent aux progrès de la haute culture scientifique et de la préparation aux études techniques données dans cette École de contribuer à leur développement. On sait avec quelle générosité les amis des diverses Universités ont apporté un large concours à l'extension de leur enseignement et des services annexes propres à le rendre plus profitable, depuis qu'elles ont reçu le caractère de personnes civiles. On connaît en particulier l'ampleur et l'admirable installation des Instituts techniques fondés par l'Université de Nancy, grâce aux souscriptions des industriels de la région de l'Est, désireux de créer à leurs portes une pépinière d'ingénieurs instruits, l'importance des établissements annexés de même à l'Université de Grenoble. La Société des Amis de l'École Polytechnique a pensé qu'une aide analogue ne ferait pas défaut à la vieille et glorieuse maison qui fournit, non seulement la plupart des ingénieurs civils et militaires nécessaires aux services publics et dont la formation n'intéresse que l'État, mais encore d'illustres savants, honneur de la France, et d'innombrables ingénieurs très appréciés et recherchés dans l'industrie privée. C'est pourquoi elle ouvre une souscription en vue d'apporter à l'installation des laboratoires de l'École Polytechnique les améliorations indispensables.

« Sans doute, l'effort pécuniaire à faire n'atteint pas l'importance qu'il a fallu lui donner là où tout était à créer. Mais l'étude de la situation de l'École ne permet pas de mettre en doute la nécessité de développer l'outillage indispensable aux manipulations de chimie, de physique et de mécanique dans une mesure beaucoup plus large que ne le permettraient les crédits ouverts au budget, même avec les augmentations qu'il serait possible d'obtenir en fait.

« En appelant ainsi les Amis de l'École à concourir au développement des exercices pratiques qui y tiennent aujourd'hui trop peu de place, malgré les améliorations déjà réalisées, la Société n'entend nullement enlever à l'enseignement qui y est donné son caractère hautement scientifique, ni le confondre avec la préparation technique aux différentes carrières d'ingénieur qui s'acquiert dans les écoles d'application, dans les instituts spéciaux ou même par l'apprentissage pratique. Mais elle voudrait aider les autorités de qui relève cet enseignement à lui donner plus nettement l'orientation spéciale que comportent les études scientifiques de futurs ingénieurs, ainsi que le caractère concret indispensable à l'intelligence profonde et complète des phénomènes naturels et de la portée des formules mathématiques par lesquelles on cherche à les interpréter.

« Après s'être concertée avec l'administration de l'École sur la nature et l'étendue de ses besoins, notre Association a pris la résolution de tenter de réunir les fonds nécessaires à une œuvre d'un si haut intérêt national. C'est dans l'espérance de voir votre Société y participer qu'elle m'a chargé de porter à votre connaissance l'appel fait à tous les amis de l'École et aux grandes entreprises qui emploient ses anciens élèves.

« Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Le Président

de la Société des Amis de l'École Polytechnique.

Signé : CUVINOT.

Un certain nombre de sociétés ont déjà répondu à l'envoi de cette lettre par des souscriptions. Les grandes Compagnies de chemins de fer, les Compagnies du canal de Suez, des mines d'Anzin ont souscrit chacune pour 5.000 francs, les Compagnies des Mines de Lens, de Châtillon-Commentry, des forges de Denain et Anzin, pour 3.000 fr.: MM. de Wendel et Cie, pour 2.000 francs : la Société d'Encouragement à l'Industrie nationale, les Etablissements Kuhlmann, Rateau, Manel frères, les Chantiers de la Gironde et de la Méditerranée, les Aciéries de Longwy, celles de France, les Mines de Mokta-el-Hadid, MM. Léon Lévy, André Blondel, pour 1.000 francs ; beaucoup d'autres versements d'égale ou de moindre importance ont été effectués ou annoncés ; la Compagnie Thomson-Houston, a promis le don en nature d'appareils électriques.

Les sociétés ou les personnes qui seraient disposées à participer à la souscription pourraient envoyer leurs dons au Trésorier de la Société des Amis de l'École Polytechnique, M. Charles Picot, directeur du Crédit Industriel, 66, rue de la Victoire.

V

ANNEXES

LOI

sur le régime des ports maritimes de commerce

Volée par la Chambre des Députés, le 29 mars 1910, et soumise actuellement au Sénat.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE LOI.

ARTICLE PREMIER.

Institution de Conseils d'administration des ports.

Voici comment l'exposé des motifs du Gouvernement explique la portée de l'article premier :

« L'article premier autorise la création dans les

ports d'un Conseil d'Administration du port et délègue au Gouvernement la faculté d'y instituer, par décret rendu en forme de règlement d'administration publique, le régime nouveau dont ce Conseil est l'organe principal. La fixation des limites de la circonscription dans laquelle le Conseil est appelé à exercer ses attributions constitue un point essentiel : elle a une importance particulière pour les ports situés à l'embouchure des grands fleuves ou à proximité de cette embouchure, en raison de la communauté d'accès et aussi des conflits d'intérêts qui peuvent surgir entre deux ou plusieurs de ces ports. C'est le décret d'institution qui, pour chacun d'eux, fixera ces limites, et il est entendu que la délimitation dont il s'agit ne changera en rien le caractère de domanialité publique des portions du territoire qui, à l'intérieur du périmètre ainsi fixé, font actuellement partie du domaine public en vertu de l'article 538 du Code civil. C'est ce que l'article premier prend soin de spécifier.

« Ce même décret déterminera les conditions dans lesquelles le changement de régime devra s'effectuer pour tout ce que n'aura pas prévu, par mesure générale, l'un des règlements d'administration publique, mentionnés à l'article 12, c'est-à-dire pour tout ce qui, en cette matière, est spécial au port dont il s'agit.

« Parmi ces dispositions du décret institutif, les unes auront un caractère permanent et conserveront leur effet aussi longtemps que durera le régime nouveau, les autres n'auront qu'un caractère transitoire et ne joueront que dans les premiers temps de ce nouveau régime.

« Comme exemple de ces dispositions transitoires, on peut citer notamment celles qui auront pour objet de régler le sort des éclusiers, pontiers, etc., etc., qui étaient auparavant nommés par le Ministre des Travaux publics et qui, d'après l'article 4 du projet, le seront désormais par le Conseil d'administration ou encore celles qui auront pour objet de régler la situation du Conseil vis-à-vis des entrepreneurs des travaux en cours. »

La Commission propose d'ajouter le paragraphe suivant :

« Les droits et obligations de l'Etat en matière de domanialité et de travaux publics sont conférés aux Conseils d'administration des ports dans les mêmes conditions qu'aux Compagnies de chemins de fer. »

Ce texte avait été réclamé par le Congrès des Chambres de Commerce tenu à La Rochelle, en août 1909, et aussi par le Comité de la Ligue maritime française. Il a pour but d'assurer aux Conseils d'administration des ports, la faculté de gérer leur capital immobilier actuel ou celui qu'ils pourraient constituer.

Voici, par quelles considérations, notre ancien collègue M. d'Agoult, justifiait devant le Congrès de La Rochelle, la nécessité de cette disposition :

« La domanialité maritime relève du Département de la Marine. Les opérations foncières de vente des terrains gagnés sur la mer relèvent, comme la propriété des biens sans maître, du Ministre des Finances. Ces ventes de terrains gagnés sur la mer s'effectuent, non pour le compte du tra-

vail entrepris, mais pour un chapitre différent et éloigné dans le budget général des recettes de l'Etat. Au contraire, la création de ces terrains est payée sur un chapitre du budget des dépenses du Ministère des Travaux publics, au compte de l'ouvrage entrepris. Ainsi, le compte de l'ouvrage porte une dépense là où il y a un gain, tout comme s'il y avait achat de terrain.

« L'ingénieur qui effectue les travaux, et qui est le créateur réel de ces valeurs foncières, est obligatoirement lié avec les représentants de la marine opposée, par essence, aux emprises sur la mer, avec le représentant d'une administration spéciale du Ministère des Finances, froidement indifférent à l'entreprise, qui opère les ventes des terrains en surplus, avec une méthode lente, compliquée, désintéressée et anti-commerciale. Cette liaison de l'ingénieur aux deux représentants des deux autres ministères, qui ont des pouvoirs indépendants de lui, est le contraire d'une association, où les forces se complètent, s'additionnent, ou se multiplient, parce qu'elles s'entendent.

« L'action automatiquement retardatrice du Département de la Marine constitue un simple poids-mort. Mais celle de l'administration spéciale du Département des Finances impose des manques à gagner mortels à l'agrandissement des ports, puisque c'est dans les opérations de terrains gagnés sur mer, opérations faites par ceux-là mêmes qui sont intéressés à bâtir le port au meilleur marché possible, que l'industrie privée de la construction et de l'exploitation des ports trouvent une grande source de bénéfice et un énergique stimulant. Bien plus, cette organisation spéciale de notre administration actuelle fait souvent renoncer l'ingénieur à entreprendre sur la mer, et elle le ramène à l'ancienne méthode coûteuse des expropriations de terrains dans l'intérieur des terres : une terrible dépense au lieu d'un gain.

« Le plan Hersent pour le Havre, en 1884, comportait que la dépense devait être payée pour un tiers par la vente des terrains gagnés sur la mer. Ce plan ne pouvait pas s'adapter à notre régime, qui ne porte pas au compte des travaux qui les ont créés la vente des terrains gagnés. Il fut donc repoussé, tandis qu'il était bon marché, en définitive.

« A Dunkerque, au contraire, on aurait pu gagner le port sur la mer.

« Elle forme, en ce point, une excellente rade, protégée par des bas-fonds : les brises-lames d'un port gagné sur la mer eussent été moins difficiles à exécuter, moins coûteux que ceux qui ont été effectués quelque milles plus à l'Est, pour le port de Helyst, ou Zee Brugge. Mais les créateurs de ce port de Dunkerque, qui opéraient avec de grands crédits budgétaires et qui, à cause de cela, étaient peu intéressés à construire économiquement, restèrent inféodés à l'ancienne méthode de creuser les ports à l'intérieur des terres. On dut donc acquérir d'énormes surfaces. On employa des années de négociations avec l'Administration du génie, pour des terrains militaires et on y dépensa des trésors d'habileté. Le port fut fait, et bien outillé, mais il est revenu à la somme énorme de 93 millions et demi.

« Ainsi, grâce à nos mauvais procédés domaniaux et fonciers, l'Etat français a renoncé à faire un port bon marché, et, d'un autre côté, ses agents ont été incités à en construire un très cher, sans qu'il soit meilleur.

« C'est avec ces moyens financiers, dépourvus de logique et de clarté et ces procédés domaniaux et fonciers, également imparfaits, que l'Etat exécute en France les travaux neufs des ports. »

Le texte que fait sien la Commission avait été rectifié en 1901 par notre très compétent collègue, M. Guillaïn. Nous avons demandé à l'Administration si elle voyait à son adoption quelques inconvénients. Elle l'accepte sans réserve pour les motifs indiqués dans la note ci-après :

« L'application pure et simple de la législation des chemins de fer à la gestion du domaine public maritime et à la perception de ses produits par les Conseils d'administration des ports maritimes, paraît être la solution la plus pratique de la question, étant donné que la jurisprudence est depuis longtemps fixée en ce qui a trait au domaine public des chemins de fer.

« D'une façon générale, les compagnies concessionnaires encaissent tous les produits du domaine public du chemin de fer et de ses dépendances, location, stationnement, etc. : mais elles n'ont cette jouissance du domaine pendant la durée de la concession, que pour les besoins du service de transport dont elles sont chargées, et elles ne peuvent y laisser établir des installations à usage privé qu'avec l'autorisation de l'Administration, seule investie du soin de veiller à la conservation du domaine public. Les compagnies ont le droit de débattre et de percevoir comme un revenu de leur concession, les redevances annuelles dues par les permissionnaires, sauf à porter à la connaissance de l'Administration les recettes ainsi réalisées.

« De plus, dans un but de simplification, les compagnies peuvent ne protoquer une décision administrative que si l'autorisation sollicitée doit entraîner, soit la modification de l'assiette de la voie ferrée, soit la construction de bâtiments à l'intérieur des limites du chemin de fer. Dans les autres cas, il est loisible aux compagnies de donner l'autorisation à titre provisoire, à condition d'adresser à l'Administration, à la fin de chaque trimestre, un état descriptif et chronologique de toutes les permissions d'occupation ainsi accordées.

« Quant à la vente des terrains inutiles au chemin de fer elle ne peut avoir lieu qu'après une décision de l'Administration, prononçant leur déclassement qui les transfère dans le domaine privé de l'Etat, ou autorisant la vente, s'ils n'ont pas été utilisés et n'ont jamais fait partie du domaine public.

« Lorsque les terrains reconnus inutiles ont été acquis par les compagnies de leurs propres deniers, ils sont remis à leur disposition pour être aliénés, et leur prix vient en déduction du compte de premier établissement ou du compte des travaux complémentaires.

« Si c'est l'Etat qui a procédé à l'acquisition, le droit de jouissance du concessionnaire est reporté de la chose sur le prix — le montant de la vente

faite par l'Administration des Domaines, doit être remis à la Compagnie et laissé à sa disposition pour la durée de la concession, à charge par elle d'en comprendre les intérêts annuels dans les recettes de son exploitation.

« Ces règles peuvent, sans difficultés être appliquées en matière de ports maritimes. »

ARTICLE 2.

La Commission a cru devoir modifier assez profondément le texte de l'article 2, relatif aux attributions du Conseil du port.

Elle a repris, avec quelques amendements, les dispositions de l'avant-projet qui avait été soumis à l'examen des Chambres de Commerce et des groupements commerciaux. Il nous a paru préférable de maintenir une distinction précise entre les diverses délibérations du Conseil, de faire un départ aussi exact que possible entre : 1° les questions sur lesquelles il peut statuer définitivement ; 2° celles qui, pour être exécutoires, doivent être sanctionnées par l'autorité supérieure ; 3° celles sur lesquelles le Conseil peut et doit donner son avis.

Nous avons donc remplacé l'article 2 par les articles 2, 3 et 4.

Signalons quelques-uns des avantages que vont réaliser les dispositions de l'article 2 :

1° En ce qui concerne l'entretien proprement dit, la situation ne sera pas changée *vis-à-vis du pouvoir central*, car la décentralisation est déjà complète à cet égard. Mais au lieu que ce soit l'ingénieur en chef qui ait toute l'initiative et la direction absolue du service, ce sera le Conseil du port, intéressé à réaliser toutes les améliorations et toutes les économies.

Les travaux de réparations qui exigent maintenant une approbation ministérielle pourront être exécutés sans intervention de l'Administration centrale ;

2° Aujourd'hui, pour les moindres projets d'amélioration du port, il faut une décision ministérielle. Au-delà de 50.000 francs, il faut une autorisation par décret, en Conseil d'Etat, après enquête et avis du Ministre des Finances. Désormais, tous les travaux qui n'entraînent pas une modification essentielle des ouvrages et qui peuvent être exécutés sans le concours financier de l'Etat seront exécutés sans intervention du pouvoir central ;

3° Les concessionnaires d'outillage ne peuvent actuellement faire aucune installation, si minime soit-elle, ni percevoir aucune taxe, sans une autorisation préalable concertée entre les Administrations du Commerce et des Travaux publics. Aucune des questions qui concernent l'outillage n'exigera plus l'intervention de ces Administrations qui seront complètement déssaisies.

Les Conseils d'administration auront, d'ailleurs, liberté complète en ce qui concerne le mode d'exploitation de l'outillage ;

4° Il en sera de même pour les voies ferrées des quais, que les Conseils d'administration sont autorisés éventuellement à établir et à exploiter directement ;

5° Toute installation d'éclairage, de distribution

d'eau, de force ou de lumière, exige actuellement l'intervention ministérielle, ne s'agit-il que de déplacer un bec de gaz ou d'augmenter de quelques francs la part de l'Etat dans un service géré par la Ville. Les retards et les complications qui en résultent seront désormais évités ;

6° L'Administration centrale n'aura plus désormais à intervenir dans toutes les questions relatives aux services de sauvetage des navires ou cargaisons, de sécurité, de propreté, de surveillance des quais et dépendances du port, qui pourront être résolues sur place sans délai ;

7° Les péages locaux sont établis après enquête par loi ou décret, selon que leur taux est supérieur ou non aux maxima déterminés par la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande. Présentement, ils ne peuvent être institués que pour gager un emprunt en vue d'un travail déterminé. Y a-t-il un reliquat disponible ? On ne peut en distraire un centime pour gager un emprunt non prévu à l'origine ou effectuer d'autres travaux. Il faut recommencer la série des interminables formalités : procéder à une nouvelle enquête, obtenir l'accord des trois administrations : Travaux publics, Commerce, Finances ; enfin, le vote d'une loi ou l'émission d'un décret en Conseil d'Etat. Cette procédure, qui entraîne les délais que l'on devine, est indispensable quelle que soit l'importance de la somme à prélever ou des travaux à exécuter. Par exemple, si l'on veut effectuer des dragages, qu'une simple décision ministérielle peut autoriser, même si la caisse des péages possède les ressources nécessaires, on est obligé de mettre en branle les rouages compliqués que nous venons de décrire.

Avec les dispositions de l'article 2, nous n'avons plus ces difficultés et ces retards. A la condition de ne pas dépasser le taux et la durée portés dans l'acte initial d'institution des péages, le Conseil du port disposera, à son gré, de toutes ses ressources et sera vraiment le maître de son budget.

ARTICLE 3 (nouveau).

L'article 3 est relatif aux décisions subordonnées à la sanction de l'administration supérieure.

1° et 2° Pour les travaux entraînant des transformations dans les ouvrages du port, et pour tous travaux nécessitant le concours financier de l'Etat, l'intervention de l'administration centrale des Travaux publics s'imposera encore ; de même celle de l'administration des Finances, pour la question financière, mais cette intervention sera très simplifiée dès qu'il ne faudra pas toucher au taux ni à la durée des péages locaux précédemment établis. L'administration des Travaux publics se préoccupe, d'ailleurs, de la simplification des formalités d'enquête et de la réduction de leurs délais ;

3° L'attribution aux Conseils d'administration des questions d'organisation et de fonctionnement du service du pilotage, n'est qu'une application du principe posé par l'article 42 du décret du 12 décembre 1806 sur le pilotage, qui prévoit que ce service pourra être dirigé par une Commission administrative représentant les armateurs et négociants du port et la Chambre de Commerce.

Les administrations de la Marine et du Commerce conserveront, bien entendu, leurs pouvoirs relatifs au recrutement et à la discipline des pilotes.

ARTICLE 4 (nouveau).

Cet article vise les questions sur lesquelles le Conseil du port sera obligatoirement appelé à donner son avis. Ses délibérations sur les sujets énumérés ne seront pas, comme on pouvait le craindre, des vœux platoniques. En réalité, c'est un fait nouveau et important que le port puisse intervenir, même à titre consultatif, dans tout ce qui le touche de près ou de loin, directement ou indirectement. Il sera difficile aux pouvoirs compétents de ne pas tenir compte d'un avis autorisé et compétent.

Prenons un exemple. On ne saurait évidemment ranger dans les attributions exclusives du port le service sanitaire qui est un service national et même, pourrait-on dire international. Mais si ce service est mal organisé, il en résulte un préjudice sérieux pour le commerce, pour l'armement, pour le port.

La plupart des médecins du Service de santé, sont obligés, pour vivre, de faire de la clientèle. Ils ne peuvent être constamment à la disposition des navires qui arrivent. Retenus au chevet d'un malade, ils se font attendre une heure, deux heures. Si le navire est arrivé en fin de marée, il perd une journée : total 1.000 ou 1.500 francs en moyenne. Que le fait se produise une dizaine de fois dans l'année, voilà une quinzaine de mille francs gaspillés quand avec 3.000 francs, on aurait pu exiger la présence permanente du médecin à toutes les marées.

D'autre part, les Conseils du port obtiendraient assurément partout la suppression des quarantaines vexatoires, immobilisant le paquebot et les voyageurs et la généralisation du service dit de surveillance sanitaire.

On ne leur refuserait pas non plus sans doute, étant donné les bénéfices illicites du service sanitaire (mettez 2 millions ; dépenses : 500.000 fr.), de laisser à la charge de ce service et non pas de l'armement, la dératisation obligatoire des navires venant de pays contaminés de la peste.

Ainsi, le port se trouverait être un facteur efficace de progrès et d'amélioration même dans les services indépendants de ses attributions.

Nous avons cru devoir ajouter au texte primitif, conformément aux désirs des Chambres de Commerce, que les Conseils des ports devraient être obligatoirement consultés sur les tarifs de chemins de fer et les questions intéressant les voies navigables.

ARTICLE 5.

L'article 5 (ancien article 3), détermine la composition du Conseil. C'est celui qui a soulevé les plus vives controverses. Nous étions en présence de revendications contradictoires.

Presque toutes les Chambres de Commerce réclamaient la gestion exclusive du port. Notre collègue, M. Farjon, s'est fait l'interprète de leurs désirs, dans un contre-projet que nous avons examiné.

D'autre part, certains groupements commerciaux reprochaient, au contraire, au projet du Gouvernement, d'accorder dans les Conseils d'administration des ports, une trop large part à ces Compagnies.

La Commission du commerce n'a apporté dans l'arbitrage de ces controverses aucun parti-pris. Elle ne pouvait être soupçonnée de méfiance, et moins encore d'hostilité, à l'endroit des nouvelles Chambres de Commerce, issues du suffrage universel de tous les patentés. On a dit cependant :

« Les Chambres de Commerce des ports ont toujours géré les intérêts qui leur étaient confiés, avec prudence, avec clairvoyance, avec un souci constant du bien public. Or vous leur enlevez la gestion du port au moment même où sont admis dans ces assemblées, les représentants du petit commerce. Crovez-vous donc que ces éléments nouveaux introduits dans les Chambres de Commerce aient affaibli leur capacité, diminué leur compétence et leur autorité ? »

Ni le Gouvernement, ni la Commission n'ont obéi, est-il besoin de le déclarer ? — aux idées qu'on leur prêtait si injustement ! Les Chambres de Commerce, après la réforme électorale nous paraissent plus qualifiées encore qu'auparavant pour parler au nom des intérêts commerciaux de leur circonscription. S'il n'y avait eu, dans l'administration d'un grand port maritime que la gestion d'intérêts locaux, nous n'aurions point hésité à demander pour les Chambres de Commerce elles-mêmes les attributions prévues pour les Conseils institués par le présent projet.

Mais un port maritime est, avant tout, un outil national. Que Dunkerque, Le Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille soient des ports munis de tous les perfectionnements désirables, qu'ils puissent recevoir les plus grands navires, cela est sans doute profitable aux habitants de ces grandes villes. Mais le pays tout entier n'est pas moins intéressé à leur développement économique.

Les industriels et les agriculteurs du centre, qui recevront les charbons de Belgique ou d'Angleterre, les minerais de Bilbao, ou qui enverront leurs blés, leurs vins, leurs bois dans les pays étrangers, sont solidaires de l'activité, de la prospérité de nos ports.

C'est en vertu de cette solidarité que nous réclamons à l'Etat les subventions pour les grands travaux à effectuer. C'est aussi en vertu de cette solidarité que l'Etat, représentant de la nation toute entière, a un droit de regard et de contrôle légitime dans la gestion de nos ports de commerce.

Cette considération suffit pour expliquer qu'on ne doit pas confier aux seules Chambres de Commerce la gestion des ports.

Peut-on davantage attribuer à la Chambre de Commerce dans les Conseils d'administration projetés, la majorité numérique ?

Ce serait, sous une forme à peine déguisée, leur assurer encore la maîtrise exclusive.

C'est pourquoi, la Commission, d'accord avec le Gouvernement, propose de n'attribuer que 6 places sur 15 aux membres de la Chambre de Commerce, le Président de cette Compagnie étant de

droit, Président du Conseil d'Administration du Port. Ce n'est pas là une simple concession morale ; c'est une garantie efficace.

Au surplus, nous avons tenu compte des préoccupations légitimes des commerçants, qui redoutaient surtout de voir introduire dans les Conseils des ports, soit des hommes politiques, soit des fonctionnaires. Nous savions, d'ailleurs, que le Gouvernement était fermement résolu, de son côté, à écarter de la gestion d'intérêts économiques, toutes les influences politiques et qu'il n'entendait pas se faire représenter dans le Conseil par ses agents officiels. C'est d'accord avec lui, que nous avons pu arrêter des dispositions nouvelles, qui auront, nous en avons la certitude, l'agrément des Chambres de Commerce.

Sur les 6 membres du Conseil, à nommer par décret, 3 seront choisis sur la présentation ou après avis de la Chambre de Commerce. La prépondérance de l'esprit commercial est donc assurée dans l'organisme nouveau. Il le sera d'autant plus que les membres directement nommés par les différents ministres seront tous choisis pour leur compétence éprouvée, en dehors des fonctionnaires en activité de service et principalement parmi les commerçants et industriels de l'interland.

Au cours de notre enquête, nous avons été saisis de certaines revendications qu'à notre grand regret nous n'avons pu favorablement accueillir. Les diverses corporations d'ouvriers du port, les employés de commerce, les inscrits maritimes, les capitaines au long cours voulaient avoir dans le Conseil des représentants spéciaux. Il a paru à la Commission qu'on ne pouvait, sans compromettre le bon fonctionnement du Conseil, augmenter le nombre de ses membres. Le texte que nous vous demandons d'approuver attribue une place dans le Conseil, à un représentant des ouvriers du port. C'est un heureux amendement aux dispositions de l'avant-projet. Mais pouvait-on aller plus loin ?

Comment justifier la nomination de plusieurs délégués ouvriers, quand l'ensemble de la population de la ville n'est représentée que par un seul délégué du Conseil municipal, la population du département tout entier par un seul délégué du Conseil général.

D'autre part, le Conseil du Port ne doit point être composé de techniciens. La collaboration de toutes les compétences lui sera évidemment nécessaire. Il lui sera toujours facile de faire appel à cette collaboration, soit en s'adressant directement à des personnalités qualifiées, soit en accueillant ou même en provoquant les démarches des syndicats professionnels.

Enfin, la Société des docks de Marseille a développé devant nous les raisons pour lesquelles il lui semble équitable d'avoir un représentant direct dans le Conseil de notre grand port méditerranéen. Nous ne méconnaissons pas la situation toute particulière des docks de Marseille. Mais la loi actuelle doit conserver son caractère général. La Chambre de Commerce, le Ministre des Travaux publics et le Ministre du Commerce apprécieront si, le cas échéant, il convient de faire une place au délégué d'une si importante concession.

Une légère modification a été encore apportée à

la rédaction primitive de l'article 3. Le chef de service du pilotage assistait avec l'ingénieur en chef à toutes les séances du Conseil avec voix consultative. La présence de l'ingénieur en chef est indispensable car, en même temps, qu'il est l'agent d'exécution du Conseil, il est le représentant intéressé du Ministre des Travaux publics, qui a le contrôle de toutes les opérations du Conseil. Mais, il a paru qu'il n'y avait point de raison de placer le chef de service du pilotage dans une situation particulière à l'égard des autres chefs de services : capitaine du port, chef du service des douanes, chef du service sanitaire, etc.

ARTICLE 6.

Cet article (ancien article 4) est relatif au personnel du port. Il laisse tous les fonctionnaires dans la dépendance du ministre des Travaux publics, qui demeure chargé de leur nomination et de leur administration.

Mais le texte proposé par le Gouvernement contient une innovation importante. L'ingénieur en chef, qui dirige le personnel du port, sera désormais désigné après avis du Conseil. On aperçoit, sans qu'il soit nécessaire d'insister, les heureuses conséquences de cette mesure. La portée en sera d'autant plus féconde que la Commission a ajouté le paragraphe suivant : « Des indemnités et des gratifications spéciales peuvent être allouées par le Conseil d'administration aux fonctionnaires du port. »

Ainsi, il deviendra possible aux ports de s'attacher les ingénieurs et les conducteurs dont ils auront apprécié la valeur professionnelle et le zèle en leur accordant des avantages particuliers. Sans doute, nous ne verrons pas les ports français attribuer à leurs ingénieurs des traitements de 100.000 à 200.000 francs, comme en Angleterre. Mais ce serait déjà un progrès appréciable de permettre à ceux qui veulent se spécialiser, de faire leur carrière dans un port sans sacrifier leurs intérêts personnels.

ARTICLE 7.

L'article 7 (ancien article 5), accorde la personnalité civile au Conseil des ports.

La Commission a supprimé le dernier paragraphe devenu inutile, par suite des dispositions insérées aux articles 1, 2, 3 et 4.

ARTICLES 8, 9 et 10.

Ces articles (anciens articles 6, 7 et 8), sont relatifs aux budgets des ports.

Parmi les ressources extraordinaires sont prévus des subsides de l'Etat, du département, des communes, etc.

Des subventions seront, en effet, nécessaires au moins pendant quelque temps, pour les ports. Mais elles seront indispensables et d'ailleurs justifiées pour les ports fluviaux : Rouen, Nantes, Bordeaux, chargés de l'entretien de la Basse-Seine, de la Loire et de la Gironde. Les dépenses qui résultent de cet entretien sont actuellement à la charge de l'Etat. Les ports considérés ne sont pas, d'ailleurs, les seuls bénéficiaires des travaux exé-

outés. Il sera juste de tenir compte de cette double considération.

La Commission propose de rectifier comme suit, le 5° de l'article 8 :

« 5° Les produits du domaine public dans les conditions déterminées à l'article premier. »

ARTICLE 11.

L'article 11 (ancien article 9), organise le contrôle de l'Etat. La Commission a sensiblement modifié le texte proposé par le Gouvernement. Elle a jugé qu'il valait mieux ne pas laisser au Préfet le droit d'annuler les délibérations du Conseil et réserver ce pouvoir exclusivement au Ministre des Travaux publics et au Ministre du Commerce et de l'Industrie, selon leur compétence respective.

Le Ministre des Travaux publics serait plus particulièrement compétent en ce qui touche les questions visées aux numéros 1, 2, 3, 4, 5 et 6 de l'article 2 et le Ministre du Commerce et de l'Industrie en ce qui touche les numéros 7 et 8 du même article.

Puis, la Commission a tenu à fixer par la loi elle-même les délais dans lesquels devront intervenir les approbations ou les annulations formulées par les autorités compétentes.

Nous espérons avoir ainsi en organisant le contrôle légitime de l'Etat donné aux intéressés toutes les garanties désirables.

ARTICLES 12, 13 et 14.

Ces articles visant la suppression du Conseil d'administration, l'attribution de juridiction, les mesures d'application n'ont été l'objet d'aucun amendement.

PROJET DE LOI

ARTICLE PREMIER.

L'administration d'un port maritime de commerce peut être confiée, dans les conditions déterminées par la présente loi, à un Conseil qui prend le nom de Conseil d'administration du port.

Le nouveau régime est institué, dans chaque port, par un décret rendu en Conseil d'Etat, après enquête, sur la proposition du Ministre des Travaux publics, du Ministre du Commerce et de l'Industrie et du Ministre des Finances.

Le décret d'institution détermine la circonscription dans l'étendue de laquelle le Conseil est appelé à exercer ses attributions.

Dans les limites de cette circonscription, le port et ses dépendances continuent à faire partie du domaine public.

Les droits et obligations de l'Etat, en matière de domanialité et de travaux publics, sont conférés au Conseil d'administration du port dans les mêmes conditions qu'aux compagnies de chemins de fer.

Le même décret règle les dispositions que nécessite la substitution du régime nouveau au régime antérieur.

ARTICLE 2.

Le Conseil d'administration statue définitivement sur les objets ci-après :

1° Entretien du port et de ses accès ;

2° Travaux d'amélioration du port et de ses accès n'entraînant aucune modification essentielle dans les ouvrages existants et effectués sans le concours financier de l'Etat ;

3° Installation et administration de l'outillage du port (grues, hangars, magasins, engins de radoub, remorquage, halage, lamanage, etc.), questions relatives à la surveillance des outillages concédés ou privés. Les Chambres de Commerce continueront, si elles le désirent, à administrer les services d'outillage dont elles ont la concession ;

4° Questions relatives à la surveillance de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées des quais et, éventuellement, établissement et exploitation des dites voies sous réserve du contrôle exercé par l'Etat ;

5° Etablissement du service d'éclairage, de distribution d'eau, de force et de lumière, pour tout ce qui n'incombe pas au service municipal ou au service des phares ;

6° Organisation de secours contre l'incendie, ainsi que des services de sauvetage des navires et de leurs cargaisons : participation aux services de la sécurité, de la propreté, de la police et de la surveillance des quais et dépendances du port ;

7° Modification et affectation des péages locaux temporaires prévus par l'article 16 de la loi du 7 avril 1902, dans les limites des maxima de taux et de durée fixés par la loi ou le décret d'institution de ces péages ;

8° Passation de baux de moins de 18 ans ; réalisation d'emprunts régulièrement autorisés.

ARTICLE 3.

Les délibérations du Conseil d'administration ne deviennent exécutoires que si elles sont sanctionnées par l'autorité supérieure dans les formes prévues par la législation en vigueur, lorsqu'elles portent sur les objets suivants :

1° Travaux entraînant des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages du port ou de ses accès ;

2° Travaux d'amélioration et d'extension du port et de ses accès n'entraînant aucune modification essentielle dans les ouvrages existants mais effectués avec le concours financier de l'Etat ;

3° Passation des baux de plus de 18 ans, acquisition, aliénation ou échange d'immeubles, emprunts ;

4° Organisation et fonctionnement du service de pilotage du port.

ARTICLE 4.

Le Conseil d'administration est appelé obligatoirement à donner son avis sur les questions suivantes :

1° Organisation et fonctionnement du service des phares et balises, des sémaphores, des douanes, de la police sanitaire ;

2° Règlements de police du port et de ses accès, mesures de police municipale, applicables dans les limites de la circonscription ;

3° Etablissement et entretien des voies de communication comprises dans les limites de la circonscription ;

4° Etablissement ou modification des tarifs de chemin de fer ou voies navigables desservant le port ou y aboutissant.

ARTICLE 5.

Dans les villes où siège une Chambre de Commerce, le Conseil d'administration du port est composé de quinze membres, savoir :

1° Le Président de la Chambre de Commerce, président ;

2° Cinq membres désignés par la Chambre de Commerce, dont trois appartenant à la Chambre ou réunissant les conditions légales d'éligibilité à cette Chambre et deux choisis dans la Chambre ou hors de la Chambre parmi les armateurs, constructeurs de navires, courtiers maritimes, consignataires, entrepreneurs de manutentions maritimes ou capitaines au long cours ;

3° Un membre désigné par le Conseil général du département, pris parmi ses membres ;

4° Un membre désigné par le Conseil municipal de la ville, pris parmi ses membres ;

5° Cinq membres nommés par décret :

Deux sur la proposition du Ministre des Travaux publics, dont un, choisi, sur une liste de présentation établie par la Chambre de Commerce ;

Deux sur la proposition du Ministre du Commerce et de l'Industrie, dont un, choisi sur une liste de présentation établie par la Chambre de Commerce ;

Un, sur la proposition du Ministre des Finances ;

6° Un membre appartenant à l'une des entreprises de transports terrestres ou fluviaux desservant le port, nommé, par le décret, après avis de la Chambre de Commerce ;

7° Un ouvrier du port. La composition du corps électoral et les conditions d'éligibilité pour la nomination de cet ouvrier seront déterminées par un des règlements d'administration publique prévus à l'article 12 de la présente loi.

Le Conseil nomme un vice-président choisi parmi ses membres.

Ne peuvent être membres du Conseil :

1° Les fonctionnaires attachés aux services dont il a la gestion ;

2° Les agents payés sur les fonds dont il dispose.

Les membres du Conseil ne peuvent être entrepreneurs des services qu'il administre.

Les fonctions de membre du Conseil sont gratuites ; les membres du Conseil ont seulement droit au remboursement des frais que nécessite l'exécution de leur mandat.

Le préfet du département et le sous-préfet de l'arrondissement ont entrée au Conseil et ont voix consultative.

L'ingénieur en chef du port assiste aux séances du Conseil ; il est chargé de l'exécution des décisions prises par le Conseil dans les limites de sa compétence.

Les chefs de service des autres Administrations publiques dans la ville où est situé le port sont tenus d'assister ou de se faire représenter aux séances du Conseil toutes les fois qu'ils y sont convoqués, et de lui fournir verbalement ou par

écrit tous les renseignements qui seraient réclamés par lui sur les affaires intéressant le port et rentrant dans ses attributions.

Pour les autres ports, la composition du Conseil est déterminée, dans chaque cas, par le décret d'institution.

ARTICLE 6.

Le Conseil d'administration nomme à tous les emplois du service du port, en se conformant aux lois et règlements spéciaux à certaines catégories d'agents.

Toutefois, l'ingénieur en chef, les ingénieurs, conducteurs et commis chargés des travaux du port, ainsi que les officiers et maîtres du port, sont pris dans le personnel du Ministère des Travaux publics. La nomination et l'administration de ce personnel demeurent réservées au Ministre des Travaux publics. L'ingénieur en chef est désigné après avis du Conseil d'administration du port.

Les pilotes sont recrutés conformément aux dispositions réglementaires qui les concernent.

Le receveur comptable est nommé par le Ministre des Travaux publics, avec l'agrément du Ministre des Finances. Il doit remplir les conditions de capacité et fournir les garanties fixées par l'un des règlements d'administration publique prévus à l'article 12 de la présente loi.

Le même règlement détermine les conditions dans lesquelles il peut être fait appel pour l'exécution des services financiers du Conseil au personnel du Ministère des Finances.

Des indemnités et des gratifications spéciales peuvent être allouées par le Conseil d'administration aux fonctionnaires du port.

ARTICLE 7.

Un port dans lequel a été institué le régime organisé par la présente loi est un établissement public investi de la personnalité civile et soumis aux règles générales qui régissent la gestion des deniers publics.

Le Président du Conseil d'administration le représente dans tous actes de gestion et dans toutes instances devant les tribunaux judiciaires ou administratifs, soit par lui-même, soit par un délégué désigné dans les conditions qui seront fixées par un des règlements d'administration publique prévus à l'article 14 de la présente loi.

ARTICLE 8.

Le Conseil d'administration est autorisé à inscrire au titre des ressources ordinaires, à charge de pourvoir aux dépenses d'entretien et de réparations du port et de son accès :

1° Les droits de quai perçus par application des lois des 30 janvier 1872, 23 décembre 1897 et 23 mars 1898, et les centimes additionnels régulièrement autorisés ;

2° Les produits de l'exploitation de l'outillage public, directement administré ou affermé par le Conseil, et, éventuellement, de l'exploitation des voies ferrées des quais ;

3° Les produits des péages locaux destinés à payer les dépenses relatives aux services qu'il organise ou subventionne en vue d'assurer le sauve-

tage des navires et de leurs cargaisons, ainsi que la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances du port ;

1° Les produits des taxes de toute nature dont la perception aurait été régulièrement autorisée ;

5° Les produits du domaine public dans les conditions déterminées à l'article premier.

ARTICLE 9.

Le Conseil d'administration dispose des ressources extraordinaires ci-après :

1° Subsidés de l'Etat, du département, des communes, des établissements publics et particuliers pour les travaux d'amélioration et d'extension du port et de ses accès ;

2° Produits des péages locaux établis par application des lois sur la marine marchande ;

3° Produit des emprunts autorisés ;

4° Dons et legs ;

5° Toutes autres recettes accidentelles.

ARTICLE 10.

Le Conseil d'administration établit chaque année un budget ordinaire et un budget extraordinaire ainsi qu'un compte général des recettes et des dépenses.

Les dépenses du budget ordinaire comprennent les dépenses annuelles et permanentes.

Les dépenses d'entretien et de réparations sont obligatoires. Elles peuvent être effectuées, s'il y a lieu, par les soins du Ministre des Travaux publics et inscrites d'office au budget.

Toutes les autres dépenses ressortissent au budget extraordinaire.

Le compte général des recettes et des dépenses est établi, chaque année, pour l'année précédente, par le Conseil d'administration et soumis avant le 1^{er} juin à l'approbation du Ministre des Travaux publics et du Ministre du Commerce et de l'Industrie.

Le budget de l'année suivante est dressé par le Conseil dans la première quinzaine d'octobre et soumis avant le 1^{er} novembre à l'approbation du ministre des Travaux publics et du ministre du Commerce et de l'Industrie.

ARTICLE 11.

Les délibérations du Conseil d'administration prévues à l'article 2, sont transmises dans les cinq jours au préfet. Dans les huit jours suivants, le préfet déclare qu'il y fait ou non opposition.

Ces délibérations deviennent exécutoires, soit par l'avis de non-opposition, soit par l'expiration du délai de huit jours à partir de la date de l'envoi au préfet.

En cas d'opposition, le préfet en réfère au Ministre compétent, qui doit statuer dans le délai d'un mois à partir de cette opposition. Passé ce délai, la délibération devient exécutoire.

Le Ministre peut annuler la délibération par une décision motivée qui n'est susceptible de recours au Conseil d'Etat que pour excès de pouvoir ou violation de la loi. En cas de recours, le Conseil d'Etat devra statuer dans le délai de deux mois.

La décision, frappée de recours, suspend l'exécution de la délibération.

Toutes les opérations du Conseil sont placées

sous le contrôle direct du Ministre des Travaux publics, qui fait inspecter et vérifier le fonctionnement de tous les services. Tous les frais de contrôle sont à la charge du Conseil et le montant annuel en est fixé par le décret d'institution prévu à l'article premier.

Le Conseil peut être dissous sur le rapport du Ministre des Travaux publics et du Ministre du Commerce et de l'Industrie par un décret motivé rendu en Conseil des Ministres. Il est, dans ce cas, remplacé provisoirement par une délégation instituée par le même décret et chargée d'expédier les affaires courantes.

ARTICLE 12.

Le régime institué dans un port en vertu de la présente loi peut y être aboli et le Conseil d'administration définitivement supprimé par un décret rendu dans les mêmes formes que le décret institutif. Ce nouveau décret règle tout ce qui concerne la dévolution des biens de l'établissement public supprimé ainsi que les dispositions que peut motiver le retour au régime antérieur.

ARTICLE 13.

Les contestations relatives à l'exécution des travaux entrepris par le Conseil d'administration, en vertu de l'article 2 de la présente loi, sont jugées par le Conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat.

ARTICLE 14.

Des règlements d'administration publique rendus sur la proposition des Ministres des Travaux publics, du Commerce et de l'Industrie et des Finances, détermineront les conditions d'application de la présente loi, la durée des mandats des membres du Conseil d'administration, les catégories de personnes dans lesquelles les membres à nommer par décret par application du n° 5 de l'article 5 devront être choisis, les conditions suivant lesquelles seront données les autorisations d'acquiescer, d'aliéner, d'emprunter et de percevoir, l'organisation du contrôle des dépenses engagées et celle du contrôle prévu à l'article 11, la constitution et la limitation du fonds de réserve, le fonctionnement des Conseils d'administration, la passation des marchés, l'exécution des travaux, les règles de la comptabilité.

DÉCRETS

relatifs aux situations que peuvent occuper les fonctionnaires des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le Président de la République française, Sur le rapport du ministre des Travaux publics, Vu les décrets des 13 octobre et 24 décembre 1851, portant organisation des corps des Ponts et Chaussées et des Mines ;

Vu le décret du 30 octobre 1879, relatif au congé renouvelable des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

ARTICLE PREMIER.

Les situations des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines sont les suivantes :

- L'activité ;
- La disponibilité ;
- Le congé illimité ;
- Le retrait d'emploi.

ART. 2.

Le congé illimité est accordé, dans un intérêt public, par le ministre des Travaux publics, aux ingénieurs qui demandent à se retirer temporairement du service de l'Etat, pour entrer, soit en France, dans des compagnies chargées de services publics pour l'Etat, les départements ou les communes, ou dans des compagnies minières, soit à l'étranger, dans des compagnies analogues, avec l'autorisation spéciale du ministre des Affaires étrangères.

Le congé illimité ne peut être accordé qu'à l'ingénieur qui compte au moins cinq ans de services effectifs à dater de sa promotion au grade d'ingénieur ordinaire de 3^e classe.

L'ingénieur en congé illimité ne reçoit aucun traitement. Il conserve, mais seulement pendant cinq ans, ses droits à l'avancement et à la retraite, à charge d'effectuer les versements prescrits, à titre de retenue, par les lois et règlements, sur la totalité du traitement et des allocations qu'il touche de la compagnie à laquelle il est attaché.

Après cinq ans, l'ingénieur en congé illimité est maintenu sur les cadres, mais le temps qu'il continue à passer en dehors du service de l'Etat ne lui compte ni pour l'avancement ni pour la retraite. Pendant tout ce temps, il ne fait plus de versements : il ne peut plus être promu à un grade ou à une classe supérieure.

Il ne peut obtenir le grade d'inspecteur général que cinq ans après être rentré en activité.

ART. 3.

Les ingénieurs actuellement en congé renouvelable seront soumis aux dispositions qui précèdent à partir de la promulgation du présent décret.

Ils pourront, en conséquence, être mis en congé illimité, et ne conserveront leurs droits à l'avancement que pendant cinq ans à partir de cette date.

Ils pourront, néanmoins, conserver leurs droits à la retraite en faisant les versements ci-dessus prescrits jusqu'à ce qu'ils aient rempli les conditions voulues pour obtenir leur pension.

ART. 4.

Le décret du 30 octobre 1879 est abrogé.

ART. 5.

Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 19 juillet 1897.

FÉLIX FAURE.

Par le Président de la République :
Le ministre des Travaux publics,

TURREL.

Le Président de la République française.

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes ;

Vu le décret du 13 octobre 1851 portant organisation du corps des Ponts et Chaussées ;

Vu le décret du 24 décembre 1851 portant organisation du corps des Mines ;

Vu l'article 18 du décret du 30 mai 1895 sur l'organisation du contrôle des chemins de fer ;

Vu les décrets des 19 juillet 1897 et 22 mai 1906 sur le congé illimité des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ;

Le Conseil d'Etat entendu.

Décète :

ARTICLE PREMIER.

Les ingénieurs de tous grades des Ponts et Chaussées ou des Mines, à l'exception des inspecteurs généraux, peuvent être autorisés par le ministre des Travaux publics, dans un intérêt public, à prêter temporairement leur concours dans des fonctions de leur compétence, soit à des compagnies chargées de services publics par l'Etat, les départements, les communes ou les établissements publics en France, ou par les colonies françaises, soit à des compagnies minières. Ils peuvent être autorisés dans les mêmes conditions, avec l'assentiment du ministre des Affaires étrangères, à prêter leur concours à des entreprises analogues à l'étranger.

Cette autorisation ne peut être accordée qu'aux ingénieurs ayant au moins dix ans de services effectifs.

Les ingénieurs qui l'ont obtenue sont tenus de faire connaître au ministre des Travaux publics, dans la première quinzaine du mois de janvier de chaque année, et à toute époque en cas de changement d'emploi, la nature exacte de leurs fonctions.

ART. 2.

L'ingénieur autorisé à prêter son concours à l'une des compagnies visées à l'article précédent est mis en congé hors cadres.

Il ne reçoit aucun traitement.

Il perd tous droits à l'avancement.

Il conserve ses droits à la retraite pendant une durée totale de cinq ans, répartie en une ou plusieurs périodes, à charge d'effectuer les versements prescrits à titre de retenue par les lois et règlements en vigueur, sur la totalité du traitement et des allocations qu'il touche de la compagnie à laquelle il est attaché.

ART. 3.

Le congé hors cadres ne peut être accordé à un ingénieur, pour prêter son concours à une compagnie, qu'autant que cet ingénieur n'a participé, au cours des cinq années précédentes, ni à une instruction ayant pour objet l'institution ou la transmission de l'une des concessions de cette compagnie, ni à la surveillance ou au contrôle de son exploitation.

ART. 4.

L'ingénieur en congé hors cadres ne peut être remis en activité que par une décision du ministre des Travaux publics. Il reprend ses droits à

l'avancement à la date fixée par le ministre pour sa réintégration. Le temps qu'il a passé en congé jusqu'à cette date est déduit de son ancienneté.

Il ne peut obtenir le grade d'inspecteur général que cinq ans après être rentré en activité.

L'ingénieur remis en activité ne peut être attaché au service du contrôle ou de la surveillance d'une compagnie à laquelle il a prêté son concours, s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins.

ART. 5.

Les ingénieurs en congé hors cadres qui sont titulaires d'une chaire à l'École nationale des Ponts et Chaussées, à l'École nationale supérieure des Mines de Paris, à l'École nationale des Mines de Saint-Etienne, aux Ecoles des maîtres mineurs d'Alais et de Douai, peuvent, sur leur demande et par dérogation aux dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2, conserver leurs droits à l'avancement et à la retraite.

Toutefois, ils ne peuvent passer d'un grade ou d'une classe à un grade ou à une classe supérieure que lorsqu'ils ont au moins le triple du minimum de temps de service, dans le grade ou dans la classe, exigé pour les ingénieurs en activité par les règlements en vigueur.

Ils ne peuvent obtenir le grade d'inspecteur général que lorsqu'ils sont remis en activité.

ART. 6.

Les ingénieurs actuellement en congé illimité seront considérés comme en congé hors cadres. Ils seront soumis aux dispositions des articles précédents à partir de la publication du présent décret. Ils continueront toutefois à bénéficier, pour l'avancement et la retraite, du régime fixé par le décret du 19 juillet 1897.

ART. 7.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, comptant au moins cinq ans de services effectifs peuvent être mis par le ministre des Travaux publics, sur leur demande motivée, en disponibilité sans traitement, pour convenances personnelles. Pendant la durée de cette disponibilité, ces fonctionnaires ne reçoivent aucun traitement et cessent d'acquérir des droits à l'avancement et à la retraite.

Les dispositions du paragraphe 3 de l'article premier et celles des articles 3 et 4 du présent décret leur sont applicables.

Les ingénieurs actuellement en congé pour affaires personnelles sont soumis aux prescriptions des deux paragraphes précédents.

ART. 8.

Les services effectifs exigés par les articles 1 et 7 ci-dessus sont comptés à partir de la date de la promotion de l'ingénieur qui demande sa mise en congé hors cadres ou en disponibilité pour convenances personnelles au grade d'ingénieur ordinaire de 3^e classe.

ART. 9.

Peuvent être déclarés démissionnaires, après avis émis par le Conseil général du corps auquel ils appartiennent, l'intéressé entendu ou dûment convoqué :

1^o Les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des

Mines qui sont devenus entrepreneurs ou concessionnaires de travaux publics ;

2^o Les ingénieurs des Mines qui, sans y avoir été autorisés par le ministre des Travaux publics, ont pris un intérêt quelconque dans une exploitation de mines, minières ou carrières, en France ou en Algérie ;

3^o Les ingénieurs qui ont fait mention de leur qualité d'ingénieur des Ponts et Chaussées ou des Mines dans un écrit destiné à la publicité, en vue d'une émission financière ;

4^o Les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines qui, sans avoir obtenu préalablement une autorisation spéciale du ministre des Travaux publics, occupent un emploi permanent de quelque nature que ce soit, se chargent d'expertises ou donnent des consultations à des entreprises privées.

ART. 10.

Les sous-ingénieurs, conducteurs et contrôleurs des Ponts et Chaussées ou des Mines sont soumis à toutes les dispositions des articles précédents.

Les services effectifs exigés par les articles 1 et 7 ci-dessus sont comptés à partir de la date de la nomination du sous-ingénieur, du conducteur ou du contrôleur qui demande sa mise en congé hors cadres ou en disponibilité pour convenances personnelles au grade de conducteur ou de contrôleur.

ART. 11.

Sont abrogées les dispositions contraires au présent décret.

ART. 12.

Le ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 5 août 1908.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :
Le ministre des Travaux publics,
des Postes et des Télégraphes,
LOUIS BARTHOU.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des Travaux publics,
des Postes et des Télégraphes,

Vu les lois des 30 novembre 1850 et 24 décembre 1907 ;

Vu le décret du 5 août 1908 ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

ARTICLE PREMIER.

L'article 8 du décret du 5 août 1908 est complété par le paragraphe suivant :

« Toutefois, pour les ingénieurs sortant des rangs des sous-ingénieurs, conducteurs ou contrôleurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, et ayant obtenu, directement, le grade d'ingénieur ordinaire, ces services sont comptés à partir de la date de la nomination à l'emploi de conducteur ou de contrôleur. »

ART. 2.

Le ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes est chargé de l'exécution du pré-

sent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 26 janvier 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

Le ministre des Travaux publics,
des Postes et des Télégraphes,

LOUIS BARTHOL.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des Travaux publics,
des Postes et des Télégraphes,

Vu le décret du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des Ponts et Chaussées :

Vu le décret du 24 décembre 1851, portant organisation du corps des Mines :

Vu l'article 18 du décret du 30 mai 1895, sur l'organisation du contrôle des chemins de fer ;

Vu les décrets des 19 juillet 1897 et 22 mai 1906 sur le congé illimité des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines :

Vu les décrets des 5 août 1908 et 26 janvier 1909, relatifs aux situations que peuvent occuper les fonctionnaires des Ponts et Chaussées et des Mines ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

I. — *Dispositions relatives au congé hors cadres.*

ARTICLE PREMIER.

Les ingénieurs de tous grades des Ponts et Chaussées ou des Mines, à l'exception des inspecteurs généraux, peuvent être autorisés par le ministre des Travaux publics, dans un intérêt public, à prêter temporairement leur concours dans des fonctions de leur compétence, soit à des compagnies chargées de services publics par l'Etat, les départements, les communes ou les établissements publics, en France, ou par les pays de protectorat et les colonies françaises, soit à des compagnies minières. Ils peuvent être autorisés dans les mêmes conditions, avec l'assentiment du ministre des Affaires étrangères, à prêter leur concours à des entreprises analogues à l'étranger.

ART. 2.

L'ingénieur autorisé à prêter son concours à l'une des compagnies visées à l'article précédent est mis en congé hors cadres.

Il ne reçoit aucun traitement.

Il ne peut recevoir aucun avancement.

Il continue à acquérir des droits à la retraite pendant une durée totale de cinq ans, répartie en une ou plusieurs périodes, à charge d'effectuer les versements prescrits à titre de retenue par les lois et règlements en vigueur sur la totalité du traitement et des allocations qu'il touche de la compagnie à laquelle il est attaché.

ART. 3.

L'ingénieur en congé hors cadres, ne peut être remis en activité que par une décision du ministre des Travaux publics. Il reprend ses droits à l'avancement à la date fixée par le ministre pour sa réintégration. Le temps qu'il a passé en congé jusqu'à cette date est déduit de son ancienneté.

Toutefois, dans le cas où un ingénieur n'a été

mis en congé, hors cadres, qu'une seule fois, si sa réintégration a lieu moins de cinq ans après cette mise en congé, il n'est déduit de son ancienneté que la moitié de la durée pendant laquelle il a effectué les versements pour la retraite.

ART. 4.

Les ingénieurs en congé, hors cadres, qui sont titulaires d'une chaire à l'École nationale des Ponts et Chaussées, à l'École nationale supérieure des Mines de Paris, à l'École nationale des Mines de Saint-Etienne, aux écoles des maîtres mineurs d'Alais et de Douai peuvent, sur leur demande et par dérogation aux dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2, conserver leurs droits à l'avancement et à la retraite.

Toutefois, ils ne peuvent passer d'un grade ou d'une classe à un grade ou à une classe supérieure que lorsqu'ils ont au moins le triple du minimum de temps de service dans le grade ou dans la classe, exigé pour les ingénieurs en activité par les règlements en vigueur.

Ils ne peuvent obtenir le grade d'inspecteur général que lorsqu'ils sont remis en activité.

ART. 5.

Les ingénieurs mis en congé illimité dans les conditions prévues par le décret du 19 juillet 1897 et actuellement en congé, hors cadres, seront soumis aux dispositions des articles précédents à partir de la publication du présent décret. Ils continueront toutefois à bénéficier, pour l'avancement et la retraite, du régime fixé par le décret du 19 juillet 1897.

II. — *Dispositions relatives à la disponibilité sans traitement.*

ART. 6.

Les ingénieurs de tous grades des Ponts et Chaussées ou des Mines peuvent être mis par le ministre des Travaux publics, sur leur demande motivée, en disponibilité pour convenances personnelles.

ART. 7.

L'ingénieur en disponibilité pour convenances personnelles ne reçoit aucun traitement.

Il ne reçoit aucun avancement.

Il cesse d'acquérir des droits à la retraite.

ART. 8.

L'ingénieur en disponibilité sans traitement ne peut être remis en activité que par une décision du ministre des Travaux publics. Il reprend ses droits à l'avancement, à la date fixée par le ministre pour sa réintégration. Le temps qu'il a passé en disponibilité jusqu'à cette date est déduit de son ancienneté.

ART. 9.

La durée de la disponibilité sans traitement ne peut excéder cinq années.

L'ingénieur qui, à l'expiration du délai de cinq ans ci-dessus fixé, n'a pas demandé sa réintégration, est définitivement rayé des cadres, sauf les exceptions ci-après :

1° Si l'ingénieur réside à l'étranger, il peut être maintenu en disponibilité sans limitation de durée, après avis du ministre des Affaires étrangères, en raison des services qu'il rend à l'influence française :

2° Si, au moment de sa mise en disponibilité, l'ingénieur compte un nombre d'années suffisant pour prétendre à une pension de retraite, tout en n'ayant pas encore atteint l'âge nécessaire à cet effet, ou bien s'il a la durée de services nécessaires pour que sa veuve ou ses enfants, suivant les cas, aient droit à une pension de retraite à son décès, il est maintenu en disponibilité jusqu'à l'époque où il remplira les conditions d'âge exigées pour l'admission à la retraite.

ART. 10.

Les ingénieurs actuellement en disponibilité sans traitement, pour convenances personnelles, seront soumis aux dispositions des articles précédents, à partir de la publication du présent décret.

III. — *Dispositions communes.*

ART. 11.

Les ingénieurs en congé, hors cadres, qui offrent leur démission et les ingénieurs en disponibilité sans traitement, rayés des cadres par application de l'article 9, peuvent, dix ans au moins après leur nomination au grade d'ingénieur ordinaire de 3^e classe, recevoir l'honorariat de leur grade.

L'honorariat est accordé par décret, sur le rapport du ministre des Travaux publics, après instruction dans les formes établies par les règlements pour l'avancement des ingénieurs.

Il peut être retiré dans les mêmes formes.

ART. 12.

La mise en congé, hors cadres, et la mise en disponibilité sans traitement, ne peuvent être autorisées qu'en faveur des ingénieurs ayant cinq ans au moins de services effectifs.

ART. 13.

Les ingénieurs en congé, hors cadres, les ingénieurs en disponibilité sans traitement et les ingénieurs honoraires sont tenus de faire connaître au ministre des Travaux publics, dans la première quinzaine du mois de janvier de chaque année et à toute époque en cas de changement d'emploi, la nature exacte de leurs occupations.

ART. 14.

L'ingénieur en congé, hors cadres ou l'ingénieur en disponibilité qui a participé, soit à l'instruction préalable, à l'institution ou à la transmission d'une concession, soit au contrôle de la gestion du concessionnaire, ne peut entrer au service de ce concessionnaire que lorsqu'un intervalle de cinq ans au moins s'est écoulé, depuis qu'il a cessé d'être chargé de l'examen des affaires concernant son entreprise.

ART. 15.

L'ingénieur en congé, hors cadres, ou l'ingénieur en disponibilité remis en activité, ne peut être attaché au service du contrôle ou à la surveillance d'une compagnie dans laquelle il a servi, s'il n'a cessé d'appartenir à cette compagnie depuis cinq ans au moins.

Il ne peut obtenir le grade d'inspecteur général que cinq ans après être rentré en activité.

ART. 16.

Les services effectifs exigés par les articles précédents sont comptés à partir de la date de la promotion de l'ingénieur au grade d'ingénieur ordinaire de 3^e classe.

Toutefois, pour les ingénieurs sortant des rangs des sous-ingénieurs, conducteurs ou contrôleurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, ayant obtenu, directement, le grade d'ingénieur ordinaire, ces services sont comptés à partir de la date de la nomination à l'emploi de conducteur ou de contrôleur.

ART. 17.

Sont déclarés démissionnaires, après avis émis par le conseil général du corps auquel ils appartiennent l'intéressé entendu ou dûment convoqué :

1° Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui sont devenus entrepreneurs ou concessionnaires de travaux publics :

2° Les ingénieurs des Mines qui, sans y avoir été autorisés par le ministre des Travaux publics, ont pris un intérêt quelconque dans une exploitation de mines, minières ou carrières, en France ou en Algérie :

3° Les ingénieurs qui ont fait mention de leur qualité d'ingénieur des Ponts et Chaussées ou des Mines dans un écrit destiné à la publicité, en vue d'une émission financière :

4° Les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines qui, sans avoir obtenu préalablement une autorisation spéciale du ministre des Travaux publics, occupent un emploi permanent de quelque nature que ce soit, se chargent d'expertises ou donnent des consultations à des entreprises privées.

ART. 18.

Les sous-ingénieurs, conducteurs et contrôleurs des Ponts et Chaussées ou des Mines sont soumis à toutes les dispositions des articles qui précèdent.

Les services effectifs exigés par les articles précédents sont comptés à partir de la date de la nomination du sous-ingénieur, du conducteur ou du contrôleur au grade de conducteur ou de contrôleur.

ART. 19.

Sont abrogés les décrets du 5 août 1908 et du 26 janvier 1909, ainsi que toutes les dispositions contraires au présent décret.

ART. 20.

Le ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 24 juin 1910.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

Le ministre des Travaux publics,
des Postes et des Télégraphes,

A. MILLERAND.