

# BULLETIN DU P. C. M.

Association des Ingénieurs

DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

## CHANGEMENTS DANS LA LISTE DES INGÉNIEURS

### Adhésions nouvelles à l'Association

PONTS ET CHAUSSÉES

MM :

Bare, Jouliau, Pancrazi, Ingénieurs ordinaires.  
Degove, Picard, Elèves-Ingénieurs.

MINES

M :

Laville, Ingénieur ordinaire.

### Promotions (1)

PONTS ET CHAUSSÉES

MM :

Aubert, Guiffart, Lorieux, Maillet, Pellé, Prince,  
Vallée, Vicaire, sont nommés Ingénieurs en chef.

MINES

M :

Jacob, est nommé Inspecteur général.

### Changement de résidence

PONTS ET CHAUSSÉES

*Ingénieurs en chef :*

MM :

Arrault, passe à Périgueux.  
Aubert, passe à Aurillac.  
Caillez, passe à Paris.  
Caldaguès, passe à Paris.  
Guiffart, passe à Lorient.  
Pendariès, passe à Toulouse.  
Prince, passe à Laval.  
Renard, passe à la Compagnie des Chemins de fer  
ottomans.  
Vallée, passe à Auch.

*Ingénieurs ordinaires :*

MM :

Balensi, Ingénieur ordinaire, passe à Arles.  
Baticle, passe à Thonon.  
Beau, à la Roche-sur-Yon.  
Bonnet, passe à Bône.  
Chaboureau, passe à Montluçon.  
Cottin, passe au Havre.  
Ferrieu, passe à Nîmes.  
Gadreau, passe à Alger.  
Hermann, passe à Paris.  
Huet (Henri), passe à Limoges.  
Lipmann, passe à Meaux.  
Lutton, passe au Mans.  
Martinet, passe à Nice.  
Mathieu, passe à Draguignan.

MM :

Métivet, passe à Tours.  
Mugniot, passe à Dijon.  
Perret, passe à Oran.  
Salmon, passe à Paris.  
Stablo, passe à Paris.  
Tarnier, passe à Valenciennes.

MINES

MM :

Henry-Gréard, Ingénieur ordinaire, passe à Paris.  
Rémy, Ingénieur ordinaire, passe à Arras.

### Changement d'adresse

PONTS ET CHAUSSÉES

MM :

Godard, Inspecteur général, Alger, 107, rue Michelet.  
Colmet-Daage, Ingénieur en chef, Paris, 201, boul.  
Saint-Germain.  
Garceau, Ingénieur en chef, Paris, 128, rue Lecourbe.  
Tavernier, Ingénieur en chef, Paris, 8 bis, rue Jean-  
Nicot.  
Tur, Ingénieur en chef, Sèvres, 10, chemin des Cou-  
tures.  
Adam, Ingénieur ordinaire, Poitiers, 75, route de Bor-  
deaux.  
Huet, Ingénieur ordinaire, Paris, 91, rue St-Lazare.  
Levaillant, Ingénieur ordinaire, Paris, 1, avenue de  
l'Observatoire.  
Soulassol, Ingénieur ordinaire, Toulouse, 22, rue De-  
monilles.

MINES

MM :

Oly, Ingénieur en chef, Paris, 6, cité Malesherbes,  
59, rue des Martyrs.  
Sieglar, Ingénieur ordinaire, Paris, 19, rue du Colisée.

### Mises à la retraite

PONTS ET CHAUSSÉES

MM :

Eschbach, Ingénieur en chef.  
Favières, Ingénieur ordinaire.  
Métour, Ingénieur ordinaire.

### Démissionnaire du Corps

MINES

M :

Rateau, Ingénieur ordinaire.

### Décès

PONTS ET CHAUSSÉES

MM :

Haag, Inspecteur général.  
D'Asbonne, Ingénieur en chef.  
Léonetti, Ingénieur ordinaire.  
Virard, Ingénieur ordinaire.

MINES

M :

Theumann, Ingénieur ordinaire.

(1) Voir en dernière page les noms des Elèves-Ingénieurs promus Ingénieurs Ordinaires

## II PROCES-VERBAUX

DES  
SÉANCES du COMITÉ D'ADMINISTRATION

Séance du 8 mars 1911.

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

Présents : MM. AUBIN, BERTRAND, BOUTTEVILLE, BUISSON, CHESNEAU, DE JOLY, LAROCHE, LEBRUN, THOUVENOT.

Absents et excusés : MM. ARMAND, BIENVENUE, CLAVEL, COLSON, LEPRINCE-RINGUET, TARTRAT et WEISS.

Le PRÉSIDENT fait connaître que la Commission instituée pour régler l'application du Décret de 1906 sur les allocations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a dû ajourner ses travaux en raison du changement de Directeur du Personnel, mais qu'elle paraît devoir se réunir à bref délai.

Il fait connaître également qu'il a reçu une convocation pour une réunion du Comité du Monument Suroll et qu'il y représentera l'Association dont le concours financier et moral a été sollicité.

Il donne lecture de la lettre qui lui a été adressée par M. Barrat, Ingénieur Ordinaire du Cadre spécial, et par laquelle ce dernier se plaint de ce que la constitution de ce Cadre n'ait apporté aucune amélioration à la situation matérielle, des anciens Ingénieurs auxiliaires, promus Ingénieurs Ordinaires de 3<sup>e</sup> classe comme des débutants, malgré les charges sociales qui leur incombent. M. Barrat demande que les plus anciens Ingénieurs auxiliaires soient promus le plus tôt possible à la 2<sup>e</sup> classe dans le Cadre spécial et que la disposition réglementaire qui crée un privilège à rebours au détriment des Ingénieurs, en leur imposant des retenues dont sont affranchis les Conducteurs et Commis, soit supprimée.

Le Comité, considérant que les premiers Ingénieurs du Cadre spécial ont été nommés le 1<sup>er</sup> Juillet 1908, estime que la question de la promotion à la 2<sup>e</sup> classe de certains d'entre eux n'a pu encore se poser et décide de s'occuper de la question en temps voulu.

Il a devancé la seconde demande de M. Barrat en insistant pour la suppression ou tout au moins pour la réduction des retenues imposées aux Ingénieurs bénéficiant d'allocations locales et continuera à soutenir la même thèse, en demandant que la situation des Ingénieurs des Services spéciaux soit d'autre part améliorée.

Le SECRÉTAIRE donne lecture d'une lettre par laquelle un Camarade, Ingénieur Ordinaire d'un département du Centre, appelle l'attention sur les abus et difficultés auxquels donne lieu l'appli-

tion des arrêtés réglementaires sur la répartition des frais de contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. La circulaire du 24 mars 1909, prescrit de défalquer du montant total de ces frais, avant toute répartition, la somme attribuée au personnel des bureaux de la Préfecture et ce personnel, généralement appuyé par le Préfet, tend à se faire attribuer des allocations excessives. Le Camarade signalant ce fait demande une réglementation nouvelle fixant la part des Préfectures ou remettant aux Conseils généraux, moins dépendants des bureaux départementaux que les Préfets, le soin de statuer.

M. LEBRUN fait connaître que le projet de loi voté par la Chambre des Députés pour la révision de la loi du 11 Juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways et actuellement pendant devant le Sénat qui est déjà saisi du rapport de sa Commission, remet aux Conseils généraux le soin de statuer sur les frais de contrôle et leur répartition. Une solution conforme aux vues du Camarade qui s'est adressé au Comité paraît donc devoir intervenir avant la fin de l'année. Cette solution ne sera d'ailleurs pas sans inconvénients et conduira à l'adoption de répartitions variables suivant les départements.

M. LEBRUN fait connaître qu'il s'est occupé du projet de résolution déposé à la Chambre des Députés à l'occasion de la discussion du Budget de la Guerre et tendant à la suppression de l'avancement automatique des Ingénieurs des Mines dans l'Artillerie de la Réserve ou de la Territoriale. Examinant les divers points de la Note qui lui a été remise à ce sujet par le Secrétaire du Comité, il demande que celle-ci soit complétée par un rappel sommaire des services rendus en 1870 au Gouvernement de la Défense Nationale par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Le Secrétaire est chargé de rassembler les renseignements demandés sur ce point spécial.

De l'échange de vues auquel il est procédé entre les Membres du Comité, résulte qu'il serait illusoire de chercher à séparer le sort des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de celui des Ingénieurs des Mines seuls visés en apparence par le projet de résolution ; les textes qui régissent la situation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et celle des Ingénieurs des Mines sont en effet les mêmes et il serait impossible de les remanier pour les uns et non pour les autres.

La situation actuelle doit être défendue en montrant qu'elle a été créée non dans l'intérêt des Ingénieurs, mais dans l'intérêt de l'Etat et en faisant valoir la pénétration intime et incessante des Services civils et militaires auxquels appartiennent les Ingénieurs qui, dans l'exercice même de leurs fonctions et en dehors de leurs périodes d'appel comme Officiers de réserve ou de territoriale, collaborent constamment à la préparation de la Défense et à l'organisation des services de ravitaillement, de transport, etc...

M. BOUTTEVILLE expose qu'en prenant possession de ses fonctions de Trésorier, il a cru bon de modifier les errements antérieurement suivis pour

les dépôts des titres nominatifs appartenant à l'Association et de faire mettre au nom du Trésorier de cette dernière, désigné d'une manière impersonnelle, les certificats de dépôt et le chéquier qui étaient auparavant établis aux noms successifs des Camarades appelés de 3 en 3 ans à s'occuper des finances du P. C. M.

Le Comité donne son entière approbation à la mesure qui vient d'être prise.

Le Comité charge son Secrétaire de se mettre en rapport avec MM. Rabut et Séjourné en vue de lui soumettre à sa prochaine séance des propositions pour l'organisation de la tournée de 1911.

M. LAROCHE fait connaître qu'ayant quitté la résidence du Havre pour celle de Paris à la date du 15 février, il devra être remplacé dans le Comité.

Ce dernier prend acte de cette communication ; le Camarade Laroche siègera jusqu'à l'Assemblée Générale de 1912 qui aura à le remplacer en vertu de l'article 5 des Statuts par un Ingénieur de province, lequel siègera lui-même jusqu'au début de 1913, expiration normale des pouvoirs du Camarade Laroche.

La séance est levée à 3 heures 3/4.

Le Secrétaire,  
G. DE JOLY.

Le Président,  
GUÉRARD.

Séance du 5 Avril 1911.

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

Présents : MM. ARMAND, AUBIN, BOUTTEVILLE, BUISSON, CHESNEAU, COLSON, DE JOLY, LEBRUN, LEPRINCE-RINGUET, TARTRAT.

Absents et Excusés : MM. BERTRAND, BIENVENUE, CLAVEL, LAROCHE, THOUVENOT et WEISS.

M. le PRÉSIDENT fait connaître qu'il s'est rendu le 11 mars à la séance du Comité de patronage du Monument Surell à laquelle il avait été convoqué.

La souscription ouverte paraît, moyennant un dernier effort, devoir procurer la somme de 10.000 francs environ à laquelle est évaluée l'érection du monument. Celui-ci consistera en un médaillon de Surell, dû à M. Dampy, qui sera placé sur la tête du souterrain de la Grave (Route de Grenoble à Briançon) où une pépinière ou arboretum est aménagée en parc.

Il y a lieu pour le P. C. M. de réaliser la souscription que son Comité avait consentie en principe dans sa séance du 28 mars 1911.

Après discussion, le Comité décide de porter cette souscription à 200 francs qui seront versés par les soins de son Trésorier à celui du Comité du Monument Surell.

M. LEBRUN fait connaître que le projet de résolution déposé à la Chambre des Députés à l'occasion de la discussion du Budget de la Guerre et tendant à la suppression de l'avancement automatique des Ingénieurs des Mines dans l'Artillerie

de la Réserve et de la Territoriale a été renvoyée purement et simplement le 23 mars 1911 à la Commission de l'Armée. Cet ajournement peut n'être que momentané, bien que les Directeurs du Génie et de l'Artillerie consultés par le Ministre de la Guerre aient émis un avis défavorable à la proposition.

Le Comité remercie le Camarade LEBRUN de cette communication et le prie de suivre l'affaire au cas où la Commission de l'Armée viendrait à s'en occuper.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître que la Commission instituée pour régler l'application du Décret de 1906 sur les allocations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées poursuit ses travaux qui paraissent devoir aboutir à une réduction du taux des retenues imposées aux Ingénieurs bénéficiant d'allocations locales.

Divers Membres font connaître qu'une restitution de 10 0/0 sur les prélèvements opérés en 1910, ramenant de 50 % à 45 % le taux des retenues de l'année, vient d'être effectuée en fin d'exercice.

M. LE PRÉSIDENT ajoute que les suppressions d'emploi envisagées pour créer des ressources nouvelles ont soulevé des objections et fait connaître qu'un projet de réorganisation des Services de Contrôle des Chemins de fer a été mis à l'étude dans le but de spécialiser certains des Ingénieurs Ordinaires qui y sont attachés.

M. LEPRINCE-RINGUET demande que l'attention du nouveau Directeur du Personnel soit appelée sur l'intérêt que le P. C. M. attache à ces diverses questions.

LE PRÉSIDENT et le SECRÉTAIRE du Comité sont chargés de ce soin.

LE SECRÉTAIRE fait connaître que, conformément à la mission dont l'avait chargé le Comité, il s'est mis en relations avec MM. Séjourné et Rabut en vue de l'organisation de la tournée de 1911.

Les divers Ingénieurs, consultés sur l'opportunité d'une tournée dans leur région, ont, pour la plupart, émis l'avis que l'état de leurs chantiers conduirait à en différer la visite jusqu'en 1912 ou en 1913. Il semble toutefois qu'une tournée aux Mines de la Bellière, sur la Loire entre Angers et Nantes et en aval à Nantes, à Saint-Nazaire et au pont de la Roche Bernard puisse être agréable et fructueuse en 1911.

M. RABUT a exprimé l'avis que cette tournée devrait avoir lieu de préférence en Mai pour éviter les chaleurs de Juillet.

Le Comité accepte volontiers le programme dont les grandes lignes lui sont soumises, tout en donnant la préférence à la deuxième quinzaine de Juillet qui coïncide avec le début des vacances. Il remercie M. Rabut de bien vouloir organiser la tournée de 1911 et lui donne pleins pouvoirs à cet effet.

M. COLSON propose de reconnaître les services dévoués rendus à l'Association par son Agent-Comptable, M. MAILLOT, en offrant au nom du P. C. M. un cadeau à la fille de ce dernier à l'occasion de son prochain mariage.

Le Comité s'associe à cette proposition et donne mandat à son Trésorier et à son Secrétaire de la réaliser.

Le prochain dîner et la prochaine séance du Comité sont fixés au Lundi 8 Mai.

La séance est levée à 3 heures 3/4.

Le Secrétaire,  
G. DE JOLY.

Le Président,  
GUÉRARD.

Séance du 8 mai 1911.

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

Présents : MM. ARMAND, BERTRAND, BOUDEVILLE, BUISSON, CHESNEAU, COLSON, DE JOLY.

Absents et Excusés : MM. AUBIN, BIENVENUE, CLAVEL, LAROCHE, LEBRUN, LEPRINCE-RINGUET, TARRAT, THOUVENOT et WEISS.

M. le PRÉSIDENT donne connaissance au Comité des remerciements qu'il a reçus de M. Daubrée, Président du Comité de Patronage du Monument Surell, à l'occasion de la souscription du P. C. M. L'inauguration du monument est annoncée pour le mois de Juillet prochain.

LE SECRÉTAIRE rend compte de l'entrevue qu'il a eue avec M. le Directeur du Personnel au sujet de l'application des Décrets du 11 Décembre 1906 et du 23 Novembre 1907.

Il résulte des renseignements qui lui ont été gracieusement donnés que le montant des prélèvements effectués au taux de 50 % sur les allocations locales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'est élevé en 1910 à 445.000 francs environ, dont 170.000 francs en chiffres ronds ont été restitués aux intéressés comme indemnités de compensation en vertu de l'article 5 du Décret du 11 Décembre 1906 et 160.000 francs environ distribués en allocations spéciales en vertu de l'article 2 du même Décret. Le surplus du montant des prélèvements a été absorbé par l'amélioration des traitements réalisés en 1907 et par l'accélération des avancements de classe qui a réduit à un squelette le cadre des Ingénieurs en Chef de 2<sup>e</sup> classe et porté à moitié de l'effectif le nombre des Ingénieurs Ordinaires de 1<sup>re</sup> classe jadis fixé au tiers. L'Administration s'attache actuellement à égaliser les effectifs de la 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe et a réglé en conséquence l'avancement à donner aux Ingénieurs de 3<sup>e</sup> classe en 1911. L'avancement des Ingénieurs de 3<sup>e</sup> classe du cadre spécial va être poursuivi parallèlement à celui des Ingénieurs de 3<sup>e</sup> classe du cadre régulier.

La disparition progressive des indemnités de compensation permettra de poursuivre l'augmentation du nombre et de l'importance des allocations à distribuer en vertu de l'article 2. Quant à la réduction du taux des prélèvements pratiqués sur les allocations locales, elle sera réalisée progressivement à l'aide du boni résultant d'un certain nombre de suppressions d'emploi. On peut espé-

rer ramener à plus ou moins bref délai ce taux à 33 %. Il a d'ores et déjà été abaissé en 1911 à 45 0/0.

Le taux de 45 0/0 a même été réalisé rétroactivement pour 1910 par un remboursement égal à 10 % des prélèvements opérés au taux de 50 % au cours de l'année. Ce remboursement a pu être effectué en fin d'exercice à l'aide du reliquat réellement disponible des crédits budgétaires, dont le surplus a permis de réaliser le relèvement de certaines allocations spéciales qui n'avaient pu être portées jusqu'alors au chiffre demandé par la Commission de revision de ces allocations. La Direction du Personnel tient à spécifier que le produit des prélèvements faits sur les allocations locales des Ingénieurs des Ponts et Chaussées leur a été distribué intégralement sous une forme ou sous une autre.

La situation du chapitre du Budget concernant les Ingénieurs des Mines est beaucoup plus étroite que celle du chapitre des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les prélèvements faits sur les allocations locales des Ingénieurs des Mines en vertu du Décret du 23 Novembre 1907, se sont élevés à 20.000 francs en chiffres ronds en 1910 et ont été distribués à peu près intégralement sous la forme d'allocations spéciales conformément à l'article 2 du Décret. — La Direction du Personnel se préoccupe d'élaborer une combinaison permettant de réaliser après l'amélioration du sort des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, celle du sort des ingénieurs des Mines.

Le Comité, après les explications qui précèdent, décide de remercier M. le Directeur du Personnel de la communication qu'il a bien voulu faire à son Secrétaire.

Divers membres se demandent si les Ingénieurs ont intérêt à voir accélérer les avancements de classe plutôt qu'à voir augmenter les allocations spéciales ou réduire le taux des prélèvements faits sur les allocations locales de certains d'entre eux.

Après échange de vues, le Comité considérant que l'accélération des avancements a l'avantage d'intéresser aussi bien les Ingénieurs des Services spéciaux que ceux des Services départementaux et qu'aucune indication venant de ses mandants n'est de nature à lui conseiller de prendre position contre cette amélioration, décide de s'abstenir de toute démarche à son sujet.

LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre par laquelle M. Sorba, Ingénieur Ordinaire du Cadre spécial à Calvi, lui demande s'il serait disposé à approuver l'établissement d'indemnités de résidence pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. M. Sorba fait remarquer à l'appui de cette thèse qu'en Corse un Sous-Ingénieur de 1<sup>re</sup> classe, marié, touchant une indemnité de résidence et une indemnité de régisseur-comptable, atteint une rémunération supérieure au traitement d'un Ingénieur Ordinaire de 2<sup>e</sup> classe.

Le Comité estime qu'il n'y a pas lieu d'entrer dans la voie indiquée par M. Sorba, peu après qu'un relèvement général des traitements vient d'être opéré. Tous les efforts de l'Association doivent être dirigés vers la réalisation intégrale des

améliorations que comportent les Décrets de 1906 et de 1907, c'est-à-dire la distribution d'allocations aux Ingénieurs des Services spéciaux et la réduction du taux des prélèvements opérés sur les allocations locales des Ingénieurs qui en bénéficient. En réclamant des indemnités de résidence pour ses Membres, l'Association ne ferait que disperser ses efforts au détriment de tous.

Le Comité décide que le prochain Bulletin du P. C. M. sera publié au mois de Juin prochain et, sur la proposition de M. BERTRAND, décide d'y insérer en annexe et à titre documentaire avec l'autorisation de l'éditeur de la Revue hebdomadaire l'étude que vient d'y publier M. COLSON sur le Ministère des Travaux Publics.

La prochaine séance du Comité est fixée au Mercredi 14 Juin.

La Séance est levée à 7 h. 1/2.

Le Secrétaire,  
G. DE JOLY.

Le Président,  
GUÉRARD.

III

ANNEXES

Le ministère des Travaux publics

SES ATTRIBUTIONS ET SES MODES D'ACTION.

SES RESSOURCES.

SON ORGANISATION INTÉRIEURE ET EXTÉRIEURE (1).

*Attributions ; ce qu'elles sont et ce qu'elles devraient être.* — La mission essentielle de l'administration des Travaux publics est d'assurer l'exécution des travaux qui sont nécessaires à la vie économique de la nation et qui, en raison de leur nature, ne peuvent généralement pas être effectués par l'industrie privée. Les principaux ouvrages rentrant dans cette catégorie sont les voies de communication : pour disposer des terrains nécessaires à leur établissement, il faut pouvoir en imposer la vente aux détenteurs qui refuseraient de les céder à un prix raisonnable, et la puissance publique seule peut décider que le droit de propriété cédera devant l'intérêt général, moyennant une juste et préalable indemnité. L'autorité investie de ce droit peut en user directement, ou le déléguer à une entreprise privée ; mais elle est tenue alors de s'assurer que les ouvrages établis avec son concours sont gérés de manière à donner vraiment satisfaction aux besoins qui seuls justifient son intervention.

Sous l'ancien régime, le service des voies de communication fut le plus souvent rattaché à l'administration des Finances. La Révolution et l'Empire en firent une des directions du ministère de l'Intérieur. Puis, lorsque les progrès de la technique moderne ne permirent plus de le considérer comme une annexe d'un département aussi chargé, on créa un ministère spécial. Par une heureuse inspiration, ce ministère, fut longtemps appelé ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics. Plus tard, on crut manifester un intérêt spécial à l'agriculture et au commerce en créant d'autres ministères chargés uniquement de surveiller les intérêts de ces diverses branches de l'activité des citoyens. En réalité, ni l'agriculture ni le commerce ne sont œuvre gouvernementale. Le gouvernement ne dispose, pour faciliter leur essor, d'aucun autre moyen efficace que l'exécution des travaux publics ; séparer ce moyen du but, dans la répartition des attributions ministérielles, est un fâcheux procédé pour adapter l'un à l'autre.

Il est vrai que les ministères de l'Agriculture et du Commerce mettent en œuvre d'autres moyens d'action. Ils organisent des enseignements spéciaux, qui sans doute gagneraient beaucoup en efficacité à être mieux coordonnés avec la culture générale distribuée par le ministère de l'Instruction publique ; ils préparent des législations spéciales, qui seraient sûrement plus efficaces pour le bien et moins fécondes en difficultés telles que celles que soulèvent en ce moment les lois sur les délimitations, si on en avait confié la préparation au ministère qui suit le fonctionnement de la Justice civile et criminelle ; ils étudient, pour le commerce international, des régimes douaniers dont le ministère des Affaires étrangères seul peut négocier les conditions d'application et dont celui des Finances assure le respect. Nous croyons, quant à nous, que les intérêts de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, qui englobent la moitié des objectifs d'une société humaine, tandis que les sciences, les lettres et les arts en constituent l'autre moitié, seraient bien mieux sauvegardés par un régime donnant à leurs représentants une action efficace sur tous les ministères, que par la création de ministères spéciaux. Et si les intérêts matériels ou les intérêts intellectuels doivent élire plus spécialement domicile dans un département ministériel, ce département doit être celui des Travaux publics pour les premiers, comme c'est celui de l'Instruction publique pour les derniers.

L'existence d'un ministère spécial du Commerce a parfois conduit à demander qu'on y transporte ce que l'on appelle l'exploitation commerciale des chemins de fer. Les projets présentés à cet effet n'ont heureusement jamais abouti, et cette question offre un excellent exemple du lien étroit qui rattache les services vraiment utiles au commerce et les services techniques. Si les tarifs des chemins de fer doivent être établis en prenant pour base l'évaluation des sommes que chaque branche du trafic peut payer, il n'est pas moins nécessaire de tenir compte du prix de revient pour taxer chaque transport ; or, les services techniques peuvent seuls déterminer ce prix et apprécier les ré-

(1) Article publié par la *Revue hebdomadaire* du 6 mai 1911, dans une série d'études sur les différents ministères.

percussions qu'auront sur lui les modifications apportées aux conditions des transports. D'autre part, la construction des voies, l'exécution des travaux complémentaires, l'achat du matériel ne peuvent être utilement dirigés que par des hommes en contact quotidien avec les besoins commerciaux. S'il faut des agents d'exécutions spécialisés dans chaque branche du service, pas plus dans l'industrie des chemins que dans aucune autre on n'a jamais vu une entreprise confier à des organes indépendants les uns des autres les services techniques et les services commerciaux.

C'est cependant à cette conséquence qu'a conduit, en matière de navigation maritime, la dualité des ministères des Travaux publics et du Commerce. Et ce qui a singulièrement aggravé les conséquences de cette dualité, c'est qu'on ne s'est pas borné à séparer l'établissement et l'exploitation des ports et de leur outillage, qu'il fallait bien laisser aux ingénieurs, des relations de l'Etat avec les armateurs, confiées au Commerce ; on a en outre chargé la marine militaire de toutes les mesures concernant la police de la navigation et les relations entre les armateurs et les équipages. Là encore, il n'y aurait qu'une manière d'éviter les pertes de temps, les frais, les paperasseries et les conflits qu'entraîne cette multiplicité de compétence : ce serait de réunir tous les services intéressant la navigation maritime dans une direction des ports et de la marine marchande, relevant d'un ministre du Commerce et des Travaux publics.

D'un autre côté, pour étoffer un peu le ministère de l'Agriculture, on a cru devoir lui confier la police des cours d'eau non navigables, les travaux nécessaires à leur régularisation et les autorisations de prises d'eau, qui cependant soulèvent des questions absolument analogues à celles qui se posent sur les cours d'eau navigables, nécessairement confiés au service chargé des voies de communication. Heureusement, ce ministère, n'ayant pas sur toute la surface du territoire le personnel à compétence à la fois administrative et technique nécessaire à la gestion très délicate du service hydraulique, en charge les ingénieurs des ponts et chaussées, ce qui maintient un peu d'unité dans la direction donnée aux mêmes affaires. Mais quelle économie de temps et d'argent on réaliserait, sur les correspondances indispensables pour établir quelque entente entre deux ministères s'occupant des mêmes questions, en réunissant au service des fleuves et rivières navigables celui de leurs affluents !

Le service si capital de l'alimentation en eaux des communes est partagé, dans des conditions dont personne n'a pu encore découvrir l'explication, entre le ministère de l'Agriculture, compétent parce qu'il s'agit d'eau, et celui de l'Intérieur, de qui relèvent les communes. Ce dernier a en outre dans ses attributions la voirie vicinale et urbaine, qui constitue bien un service technique et qui, dans plus de la moitié des départements, à Paris et dans quelques autres grandes villes, est confiée aux ingénieurs de l'Etat. Pour ne pas ramener tous ces services aux Travaux publics, il n'y a guère que deux raisons : la plus solide, qu'on n'ose guère avouer et qu'il est dès lors inutile de

discuter, c'est le désir de ne pas enlever au ministère qui s'occupe des élections des moyens d'action efficaces et étendus ; l'autre, c'est la nécessité de placer le contrôle technique de l'élément le plus important des dépenses locales dans les mêmes mains que le contrôle de ces finances elles-mêmes. Appliquée aux services de l'Etat, une pareille théorie n'irait à rien moins qu'à décider qu'il n'y aura qu'un seul ministère, celui des Finances. Bien entendu, tout service technique de l'Etat doit régler sa gestion d'après les possibilités financières reconnues par le Ministère des Finances, exactement comme l'administration de qui relèvent les services techniques locaux, voirie, alimentation en eau, distribution de gaz ou d'énergie, doit être liée par les avis de celle qui surveille les finances locales. Le fonctionnement des rouages techniques n'en serait pas moins singulièrement fortifié et simplifié, si tous ces services techniques, en rapports constants les uns avec les autres, étaient groupés dans un ministère unique.

Nous pensons donc que les administrations qui devraient naturellement rentrer dans les attributions du ministère des Travaux publics comprennent toutes celles qui exécutent ou entretiennent, pour le service du public, les travaux de voirie, d'aménagement des eaux et de distributions d'énergie électrique, de gaz, etc., et que ces mêmes administrations doivent nécessairement être préposées aux mesures de police et d'exploitations correspondantes, si l'on ne veut pas tomber dans l'incohérence.

C'est avec grande raison qu'on y a rattaché, depuis quelques années, le service moitié technique, moitié administratif des Postes, Télégraphes et Téléphones, qui constitue une entreprise de transports en contact incessant avec les chemins de fer ou les lignes régulières de navigation maritime, et dans lequel, d'autre part, les exploitations électriques jouent aujourd'hui un si grand rôle. Mais ce service a gardé une organisation distincte et fera par suite l'objet d'une étude séparée dans un article autre que celui qui est consacré au Ministère des Travaux publics.

Appelé ainsi à combiner les nécessités techniques avec les besoins économiques, ce même ministère est tout naturellement désigné pour exercer le contrôle des industries privées qu'il faut surveiller dans l'intérêt de la sécurité publique. La plus importante de ces industries est celle des mines : là, les services techniques en même temps qu'économiques de l'Etat n'ont pas seulement à surveiller l'exploitation ; ils préparent aussi l'institution de la propriété de ces domaines souterrains dont l'occupation et la mise en valeur, au lieu de se perdre dans la nuit des temps, se poursuivent sous nos yeux, en sorte que la puissance publique doit intervenir, soit pour consacrer les droits du particulier qui a découvert un gisement et démontré la possibilité de l'exploiter, soit pour répartir les gisements déjà connus et non encore appropriés. Une surveillance moins continue est nécessaire aussi sur les machines à vapeur et sur les installations électriques : le ministère des Travaux publics en est chargé, et nul ne contesterait la nécessité de grouper avec elle la surveillance

de tous les établissements dangereux ou insalubres, le jour où serait réalisée la fusion de ce ministère avec celui du Commerce et de l'Industrie.

*Gestion et contrôle.* — Les attributions que nous venons d'énumérer comportent les unes la gestion directe de certains services, les autres seulement un contrôle et une surveillance. Quelle place tiennent et doivent tenir ces deux modes d'action dans l'organisation du service des travaux publics ?

En ce qui concerne les voies de communication nationales où les transports sont assurés par des entreprises libres (routes, canaux et rivières navigables), ainsi que les ports de mer, l'Administration a surtout à s'occuper des travaux neufs ou d'entretien. Pour les premiers, une longue expérience démontre qu'en dehors de circonstances très spéciales, il y a grande économie à faire exécuter par des entrepreneurs les projets dressés par les ingénieurs, une régie d'Etat arrivant toujours difficilement à serrer ses prix de revient. Parfois même on a mis au concours la préparation des projets, notamment quand il s'agit de l'extension d'un port ; mais l'appel ainsi fait à des ingénieurs qui ne sont pas familiers avec le régime et les besoins de ce port entraîne plus de pertes de temps qu'il n'apporte d'idées utiles. L'entretien, comportant surtout des travaux de détail, se fait généralement en régie. Relativement au transport proprement dit sur route ou par eau, la mission de l'Etat se borne à assurer le bon ordre et la police de la circulation. Nous avons déjà exposé que le ministère des Travaux publics, à qui incombe cette tâche, serait tout désigné pour traiter également les diverses questions intéressant la marine marchande, comme il traite déjà celles qui intéressent la batellerie fluviale.

En ce qui concerne les voies desservant surtout la circulation locale, chemins vicinaux ou ruraux et rues, le ministère de l'Intérieur se borne à contrôler les travaux auxquels il attribue des subventions et à provoquer, quand il y a lieu, la déclaration d'utilité publique des autres. Nous croyons, que, si jamais le ministère des Travaux publics étaient chargé de ce service, il serait infiniment préférable qu'il fit diriger par son propre personnel les travaux neufs et d'entretien.

Il appartient évidemment aux représentants des contribuables de chaque région ou de chaque commune, qui supportent les frais d'établissement et d'entretien des voies locales, de décider leur exécution et de voter les crédits. Mais ils peuvent difficilement organiser des services techniques spéciaux présentant la capacité et l'indépendance nécessaires. La Ville de Paris et beaucoup de départements ont réalisé une économie notable par la fusion de leurs services de voirie avec celui des ponts et chaussées, et le public trouve à cette organisation l'avantage d'avoir à s'adresser toujours aux mêmes agents pour les affaires de même nature sur les voies de toutes catégories ; il y aurait grand bénéfice à généraliser ce régime. Sa supériorité serait singulièrement accrue, si le personnel chargé d'abord d'éclairer par ses rapports les conseils locaux, puis d'exécuter leurs décisions,

relevait exclusivement du ministre en tout ce qui concerne sa situation et ses procédés d'action. Sans doute, il est essentiel de laisser aux élus des intéressés pleine liberté pour ordonner les dépenses ; mais il ne l'est pas moins de placer le plus loin possible de toute influence électorale le choix et l'avancement du personnel chargé, d'une part, de comparer le coût d'un travail réclamé par certains intérêts privés avec son utilité réelle, d'autre part d'assurer le bon rendement des travailleurs municipaux et départementaux.

La même organisation pourrait être utilement appliquée dans les ports maritimes, s'il était réellement possible de les placer sous le régime de l'autonomie financière. En Angleterre, un système de décentralisation absolue des administrations de ports, soustraites à peu près à tout contrôle de l'Etat et ne recevant de lui aucun subside, a réussi, malgré des inconvénients assez sérieux, parce qu'en fait la gestion des services et la responsabilité financière sont entre les mains soit des représentants du commerce intéressé, soit des compagnies de chemins de fer. La gestion des ports de Brême et de Hambourg appartient aux villes hanséatiques, gouvernées par des oligarchies du haut commerce et disposant des ressources de véritables budgets d'Etats ; les administrations municipales des ports d'Anvers, d'Amsterdam et de Rotterdam se rapprochent par beaucoup de côtés de cette organisation. Il est douloureux qu'elle puisse être acclimatée chez nous, où, d'une part, aucun port (en dehors de Marseille) ne peut se passer des subsides de l'Etat, même si celui-ci fait abandon du droit de quai aux autorités locales, — et où, d'autre part, la représentation commerciale tend à passer aux mains des petits patentés, bien peu préparés à gérer les grands intérêts maritimes. Dans ces conditions, nous craignons fort que le principal effet de l'autonomie des ports, qui serait nécessairement combinée avec un certain contrôle de l'Etat puisqu'il fournirait toujours une grande partie des fonds, ne soit un moins bon emploi de ces fonds avec des tiraillements plus grands, et qu'elle n'ait les mêmes résultats qu'à Gênes, où son institution a coïncidé à peu près avec un ralentissement sensible du remarquable élan de prospérité du port.

La place légitime d'un contrôle séparé de toute gestion directe se trouve dans les services qui constituent de véritables exploitations industrielles ; les principaux sont ceux des chemins de fer et tramways où l'intérêt de la sécurité exige que tous les transports soient effectués par le détenteur de la voie. Nous ne pouvons entrer ici dans la discussion de la question si controversée du choix à faire entre l'exploitation par l'Etat ou les municipalités et l'exploitation par les compagnies. Mais une chose est certaine, c'est que, si l'autorité publique gère directement une entreprise de ce genre au lieu de la concéder, il faut qu'elle l'organise comme une entreprise privée, ayant à sa tête une direction responsable, avec un chef ne subissant pas les conséquences des changements ministériels, avec un budget spécial où se dégage nettement le résultat financier de l'exploitation, et un fonds de roulement permettant de constituer au

moment opportun les approvisionnements généraux destinés à être consommés par les divers services. C'est ce qu'on a bien compris en France, dès l'origine du réseau d'Etat. Mais on avait commis une faute grave, en ne dotant pas la régie d'un compte capital qui lui permette de régler la marche des travaux neufs et complémentaires sur les besoins du trafic, plutôt que sur les disponibilités budgétaires, — et qui surtout fasse apparaître l'augmentation des charges d'intérêt et d'amortissement, en regard des variations du produit net. Peut-être le rachat de l'Ouest n'aurait-il jamais eu lieu, si le budget de l'ancien réseau d'Etat, au lieu de présenter pendant longtemps des augmentations apparentes de bénéfices, avait mis en évidence l'absorption de tous ces bénéfices par les charges répondant à l'augmentation du capital engagé.

Que l'exploitation indépendante soit confiée à une régie ou à une compagnie, il importe qu'un contrôle sérieux en suive toutes les opérations, dans l'intérêt de la sécurité, de l'adaptation du service aux besoins du public, des répercussions de ses résultats financiers sur le budget de l'Etat. Mais, sur la nature de ce contrôle et au sujet des conditions de son efficacité, l'opinion se fait en général de singulières illusions : elle s'imagine que, plus on le rendra minutieux, plus on augmentera son personnel, mieux il répondra à son objet ; or c'est exactement le contraire qui est la vérité. Contrôler, ce n'est pas faire refaire par un agent de l'Etat tout ce que fait l'administration exploitante et diviser la responsabilité entre le contrôleur et le contrôlé, si bien que chacun puisse la rejeter sur l'autre en cas de malheur. Un ingénieur ou un inspecteur du contrôle commercial chargé d'examiner si un projet de gare doit être approuvé, si un tarif doit être homologué, ne doit pas se dire : est-ce ainsi que j'aurais établi ce projet ou ce tarif, si j'en avais été chargé ? En recommençant toute l'étude déjà faite par l'administration exploitante, plus compétente puisqu'elle est en contact bien plus direct avec les besoins à desservir, l'agent du contrôle entrave et retarde simplement les améliorations. Sa seule tâche est de voir si les projets qu'on lui soumet compromettent la sécurité ou s'ils lésent certains intérêts, et, quand il ne constate aucune objection de cette nature, il n'a qu'à donner son *exequatur* aux mesures dont il n'est pas l'auteur responsable.

À cette intervention dans certains actes de l'exploitant, le contrôle joint une seconde fonction, bien autrement importante, qui consiste à apprécier d'une manière générale la gestion de l'exploitant, à voir si elle concilie comme il convient le souci de l'économie avec celui de la sécurité et de la qualité du service, les idées de progrès avec la prudence financière, à appeler l'attention des directeurs de la régie ou de la compagnie, et au besoin celle du ministre et des pouvoirs publics, sur les vices de l'organisation adoptée et sur les moyens d'y remédier. Pour accomplir cette tâche, il importe que le contrôle de chaque réseau soit dirigé par un chef ayant une haute autorité, de qui relèvent à la fois toutes les branches techniques et commerciales du service ; ce chef doit être se-

condé par un très petit nombre d'adjoints, chargés chacun spécialement d'une de ces branches, mais ayant tous la compétence technique nécessaire pour en envisager tous les aspects, avec quelques agents subalternes seulement pour la tenue des bureaux et la vérification sur place des faits contestés. L'emploi dans le contrôle d'une quantité d'agents inférieurs, qui n'ont nullement l'autorité et l'ampleur de vue nécessaire pour donner une appréciation utile sur une gestion dirigée par des gens d'un niveau très supérieur, est un grave erreur : ils ne peuvent que noircir des papiers inutiles et obliger l'administration exploitante à en noircir d'autres, non moins inutiles, pour les renseigner sur une foule de détails. Les compagnies goûtent assez ce contrôle, qui les taquine et les gêne souvent, mais qui couvre leur responsabilité sans toucher aux grandes questions. Cependant, le chef du service, absorbé par la transmission ou la rédaction de la masse de rapports que comporte une intervention constante dans des détails où elle est complètement inutile, n'a plus le temps de suivre la marche générale du réseau, dont l'appréciation devrait être sa principale affaire.

On a bien vu combien est peu compris le rôle que peut et doit jouer l'administration des Travaux publics vis-à-vis de l'exploitant, dans les interpellations récentes sur les accidents de l'Ouest-Etat. Ennemis et amis de la régie étaient d'accord sur un seul point, l'insuffisance du contrôle ; et ils avaient raison, mais à un point de vue tout autre que celui auquel ils se plaçaient. Il y avait des tire-fonds qui ne tenaient pas, disait-on ; que faisait donc le contrôle ? Il est impossible que le contrôle vérifie l'état de tous les tire-fonds du réseau, et il serait déplorable que le service de la voie comptât sur lui pour cette vérification. Ce que le contrôle aurait pu et dû faire, s'il avait rempli son rôle normal, c'eût été de s'assurer que l'aménagement adopté par l'ancienne compagnie, pour un entretien de la voie en rapport avec la composition et la marche de ses trains, était maintenu, et qu'aucun service nouveau n'était organisé avant que les transformations préalablement nécessaires fussent achevées.

Seulement, il ne faut pas oublier que le rachat avait été une victoire de l'ancienne direction du réseau de l'Etat et des hommes politiques qu'elle documentait, sur la direction des chemins de fer au ministère des Travaux publics, qui y avait été constamment opposée, et dont le contrôle n'est que l'organe extérieur. Quand la régie chargée de gérer le réseau racheté a voulu appliquer brusquement ses règlements et ses méthodes à un personnel déjà profondément ébranlé par la campagne menée contre ses anciens chefs, quand elle a voulu montrer immédiatement qu'elle était capable de faire un service bien meilleur que la compagnie si décriée, quelle autorité pouvaient avoir les fonctionnaires du ministère pour maintenir dans les errements suivis par l'ancien Ouest, au moins jusqu'à ce qu'elle ait pu transformer l'outil un peu arriéré qu'elle venait de conquérir, une administration qui avait largement contribué à convaincre le gouvernement de l'incapacité de ses prédéces-

seurs ? Ce qui a fait défaut, dans l'espèce, ce n'est pas le contrôle des détails du service ; c'est l'autorité nécessaire pour imposer une ligne de conduite modérée à cette administration, habituée depuis longtemps à contrecarrer avec succès tous les projets étudiés par la direction des chemins de fer en vue de remédier aux inconvénients de la situation antérieure sans engager la dangereuse opération du rachat. Les accidents, l'insuffisance momentanée des installations pour répondre à des besoins brusquement accrus sont des faits qui se produisent inévitablement tantôt sur un réseau, tantôt sur un autre ; leur gravité exceptionnelle sur le nouveau réseau d'Etat a été engendrée par les mêmes illusions qui avaient amené le rachat. Le contrôle était désarmé pour lutter contre les conséquences d'une situation dont l'origine échappait absolument à sa compétence ; il serait déplorable qu'on en prit prétexte pour rendre partout son organisation encore plus minutieuse, c'est-à-dire moins efficace.

De même que celle du réseau d'Etat, l'exploitation des Postes et Télégraphes devrait être confiée à une régie ayant une certaine autonomie, un fonds de roulement, un compte capital lui permettant d'adapter son outillage aux progrès techniques et la dispensant de faire des emprunts onéreux aux villes et aux départements pour étendre son réseau ou installer ses services. Les résultats financiers devraient être mis en évidence par un budget spécial, comprenant parmi ses dépenses l'intérêt du capital, les pensions des anciens agents et le prix des transports effectués gratuitement par les chemins de fer, — ce dernier versé au Trésor pour venir en déduction des subventions fournies par lui au réseau d'Etat ou aux compagnies, — et n'y comprenant pas les subventions commerciales aux lignes régulières de navigation, qui devraient incomber au budget général. Le ministère ne ferait que contrôler ce service, organisé industriellement.

Il contrôlerait aussi les chemins de fer d'intérêt local et de tramways bien plus efficacement que ne peuvent le faire les services départementaux ou municipaux. L'intervention des assemblées locales, en ce qui concerne ces voies ferrées, n'a de raison d'être que pour déterminer, comme en ce qui concerne les chemins vicinaux, quelles lignes les contribuables de la région ont intérêt à subventionner, et dans quelle mesure ils entendent le faire. Les idées générales que nous avons exposées plus haut, à propos des réseaux d'intérêt général, s'appliqueraient aussi bien au contrôle de ces réseaux secondaires et à celui des distributions d'énergie, de gaz ou d'eau, des entreprises collectives d'irrigation ou de dessèchement, de l'outillage des ports concédé aux Chambres de commerce, etc.

Quant au contrôle exercé au point de vue technique sur des industries privées, comme les mines, qui n'ont aucun monopole et sont dès lors forcées par la concurrence de s'adapter aux besoins du public, il ne peut avoir pour objet que la sauvegarde de la sécurité, et comporte par conséquent une action bien moins étendue.

*Budget.* — Pour assurer les services énumérés plus haut, le ministère des Travaux publics a dépensé 305 millions en 1909. Mais, sur ce budget, 138 millions ont été absorbés par le paiement de dettes d'Etat : garanties d'intérêts et annuités aux compagnies (69 millions), insuffisance du produit net de l'ancien réseau de l'Ouest pour payer l'annuité de rachat (50 millions), subventions à l'Algérie et à la Tunisie pour les chemins de fer jadis concédés et garantis par la métropole (19 millions). Il reste donc seulement 167 millions pour faire face à des besoins actuels.

Sur ce total, le personnel de l'administration centrale et des services extérieurs, comportant près de 10.000 agents, absorbe 28 millions. Pour chiffrer exactement sa rémunération, il faudrait ajouter à cette somme environ 4 millions, représentant l'excédent des charges du service des pensions de retraites sur les retenues subites par les intéressés.

Les dépenses permanentes de matériel absorbent 58 millions. Les principaux chapitres de cette section comprennent 33 millions pour l'entretien des routes (dont 3 versés à la Ville de Paris pour les voies nationales comprises dans son enceinte), 12 millions pour l'entretien des voies navigables, 9 pour celui des ports et des phares. Ces crédits sont très loin de s'être développés dans la même proportion que l'étendue du réseau et la circulation, de telle sorte que leur insuffisance constante rend extrêmement difficile le maintien des voies dans un état satisfaisant, — surtout depuis que les automobiles exercent l'action destructrice si fâcheusement mise en évidence par le nuage de poussière dont ils s'environnent.

Les travaux neufs ou d'amélioration absorbent 81 millions, savoir : 5 millions pour les routes et ponts (comprenant plus de réfections que de véritables additions à l'outillage national), 18 millions pour la navigation intérieure et la défense contre les inondations, 26 millions pour les ports et les phares, 19 millions pour les travaux neufs ou complémentaires du réseau d'Etat (dépensés par les soins de la régie), 13 millions pour les travaux exécutés par l'Etat sur les lignes concédées. Ces crédits, dont le montant varie beaucoup d'une époque à une autre, comprennent des fonds de concours très importants fournis les uns par les Chambres de commerce des ports, au moyen d'emprunts gagés sur les péages locaux, les autres par les grandes compagnies, au moyen d'emprunts réalisés en obligations pour le compte de l'Etat.

A ces derniers il faudrait ajouter, bon au mal au, environ 40 millions dépensés par les compagnies elles-mêmes, pour le compte de l'Etat, sur les lignes à elles concédées en 1883. Il avait bien fallu, à cette date, que l'Etat prit à sa charge, non seulement la plus forte part des dépenses, mais même l'aléa des travaux, puisqu'il demandait aux compagnies de se substituer brusquement à lui pour construire quelque 10.000 kilomètre de lignes, qu'il avait eu l'imprudence de promettre et même d'entreprendre sans en avoir préalablement assuré l'exploitation et sans pouvoir par suite procéder à leur étude détaillée de concert avec le fu

tur exploitant. Il eût été facile de revenir au système rationnel des subventions fixes, laissant aux Compagnies l'aléa de la construction qui ne doit jamais être séparé de celui de l'exploitation, pour les lignes rares et généralement très peu urgentes qui ont fait depuis lors l'objet de concessions nouvelles. Il est bien fâcheux que la hâte de les déclarer d'utilité publique immédiatement avant ou après les périodes électorales, fasse continuer à employer le système peu satisfaisant auquel l'Etat s'était trouvé acculé, il y a bientôt trente ans, quand la crise financière l'a obligé à mettre fin au régime ruineux du budget extraordinaire créé en 1878.

*Administration centrale.* — Les bureaux du ministère comprennent, indépendamment du cabinet du ministre, 4 directeurs, 6 sous-directeurs, 51 chefs et sous-chefs de bureau, 170 rédacteurs, expéditionnaires et agents spéciaux. Tout ce personnel est réparti entre quatre directions.

La première, composée de six bureaux, comprend tous les services dont le ministère a la gestion directe : routes, voies navigables et ports maritimes. Elle administre 56.000 kilomètres de voies où la circulation des marchandises équivaut, chaque année, au transport de quelque 7 milliards de tonnes à un kilomètre de distance, et environ 200 ports, où 34 millions de tonnes de marchandises entrent ou sortent, sans compter les voyageurs. Le tout représente environ 4 milliards de capital, rien que pour les dépenses faites depuis un siècle, dont les dépenses antérieures n'atteignent sans doute pas le quart. Le service vicinal et la marine marchande trouveraient là leur place naturelle, le jour où la réunion nécessaire de tous les services techniques et administratifs concernant les transports serait réalisée.

La seconde direction, chargée du contrôle des réseaux d'intérêt général, comprend sept bureaux. Elle devrait, elle aussi, être plus étendue, car on en a détaché récemment le service des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, qu'il faudra bien y ramener un jour ; en effet, les questions à traiter, comme appréciation de l'utilité des lignes, rédaction et application des conventions financières, exploitation technique et commerciale, sont exactement les mêmes pour toutes les voies ferrées, et la coordination méthodique des solutions données et des travaux entrepris est indispensable. La direction des chemins de fer exerce sur plus de 40.000 kilomètres de chemins de fer d'intérêt général le contrôle de l'Etat, appelé à maintenir la bonne harmonie entre 19 milliards de capitaux, consacrés à l'établissement et à l'outillage des lignes, 330.000 employés, enfin une clientèle comprenant les 39 millions de Français et force étrangers. En 1909, cette clientèle a fourni 1.775 millions de recettes, pour des transports dépassant 16 milliards de voyageurs kilométriques et 21 milliards de tonnes kilométriques en petite vitesse, sans compter les bagages, messageries, animaux, etc. Les chemins de fer d'intérêt local et tramways y ajouteraient 16.500 kilomètres de lignes, 2 milliards de capital, 50.000 employés et 230 millions de recettes annuelles.

La troisième direction a dans ses attributions le service des mines (215.000 ouvriers ayant extrait pour 670 millions de francs de produits en 1909), la surveillance des carrières, des appareils à vapeur et des installations électriques, les questions relatives aux aéroplanes, etc.; elle pourrait y joindre avec avantage tout le contrôle technique de l'industrie. Pour porter à quatre le nombre de ses bureaux, on a réuni à ces attributions, dont l'objet essentiel est la surveillance d'entreprises privées, le contrôle tout différent des entreprises ayant pour objet la construction et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local, qui sont des services publics concédés ; il est vraiment fâcheux qu'en cette circonstance, le souci de ne pas donner aux directions une importance trop inégale l'ait emporté sur l'intérêt bien plus grand du groupement des services d'après les analogies techniques et juridiques.

La quatrième direction (quatre bureaux) comprend les services communs du personnel et de la comptabilité, c'est-à-dire ceux qui devraient relever directement du secrétaire général permanent, le jour où les Travaux publics seraient pourvus de cet organe essentiel de coordination entre les diverses parties du ministère. L'utilité de sa création a été exposé dans la plupart des articles auxquels celui-ci fait suite. En admettant même qu'il ne soit pas indispensable dans tous les ministères, il le serait aux Travaux publics, en raison de l'étroite connexité des questions relevant des directions techniques et de l'unité de leur personnel intérieur et extérieur. Le contrôle de la régie des Postes et Télégraphes, érigée en service extérieur doué d'une certaine autonomie et ne se rattachant à aucune des directions de l'administration centrale, trouverait aussi sa place au secrétariat général.

Tout le personnel des bureaux est recruté à la suite de concours spéciaux, portant sur la culture générale et administrative. Seuls ou presque seuls, les directeurs sont pris parmi les ingénieurs. S'ils n'ont pas personnellement à faire œuvre technique, ils ont constamment à préparer, puis à soutenir devant le ministre des Travaux publics, les représentants des autres administrations et les commissions parlementaires, des décisions où les considérations techniques tiennent une place toujours importante et souvent prépondérante ; il est indispensable qu'ils soient aptes à en apprécier et à en faire valoir la portée et le caractère plus ou moins impératif. Malheureusement, jusqu'à ces derniers temps, les directeurs avaient seuls, au ministère, la compétence nécessaire à cet effet. Ils s'adjoignaient bien des ingénieurs ; mais ceux-ci, placés en dehors de la hiérarchie des bureaux, n'avaient qu'un rôle irrégulier et une position fautive. C'est ce qui explique la difficulté qu'ont parfois rencontrée les ministres à pourvoir aux emplois de directeurs. Ces emplois exigent une préparation spéciale, une habitude d'envisager chaque question au point de vue de ses liens avec une foule d'autres questions et de ses répercussions sur l'administration générale et sur le budget, une connaissance des traditions et du personnel du Parlement et des nombreux ministères avec

lesquels il faut prendre contact, qui ne s'acquiescent que par une participation prolongée aux travaux de ce que l'on appelle l'administration supérieure. Le poste de directeur est trop important pour qu'on y appelle des hommes qui auraient à faire leur éducation à ce point de vue ; son importance exige d'ailleurs une maturité et une autorité qu'un homme n'atteint guère avant l'âge où, s'il peut encore progresser dans la voie suivie jusque-là, il ne se façonne plus à une tâche différente. Il faut donc former et essayer les futurs directeurs dans les emplois de sous-directeurs. Un décret récent, dont il a été fait trop timidement usage, a autorisé dans ce but le recrutement des sous-directeurs parmi les ingénieurs ; il n'y aurait que des avantages à faire débiter quelques-uns d'entre eux au ministère comme chefs des bureaux où le côté technique prédomine.

Mais si l'on recrute dans le personnel extérieur les emplois supérieurs de l'administration centrale, on ne trouvera plus de jeunes gens capables pour occuper les emplois subalternes. C'est déjà une situation pénible que celle d'hommes parfois très distingués, entrés dans une carrière où le grade supérieur leur est fermé, et la coupure faite juste avant ce grade est bien peu rationnelle. On est alors amené à se demander s'il est bien nécessaire d'attirer dans un ministère technique un personnel spécial, complètement étranger aux questions techniques, et voué par là même à n'avoir jamais la maîtrise des questions dont il s'occupe. Le personnel extérieur du ministère comporte des agents de tous grades, très aptes à occuper tous les emplois des bureaux ; jadis, beaucoup de ceux-ci étaient tenus par d'anciens conducteurs, sans qu'on s'en trouvât plus mal. Sans doute, il faut dans ces emplois une aptitude spéciale à la rédaction et souvent des connaissances juridiques et économiques étendues. Mais il ne manque pas, dans le personnel extérieur, d'agents ayant ces capacités, et en cherchant particulièrement parmi ceux qui ont fait précéder leur préparation scientifique d'études littéraires ou qui l'ont fait suivre d'études de droit (et il n'en manque pas), on trouvera toujours à recruter aisément les bureaux en hommes ayant toutes les capacités nécessaires dans les divers grades. La fusion des administrations centrales et des services extérieurs, réalisée de tout temps avec de si heureux résultats dans les régies financières, et préconisée par des hommes comme M. Henri Chardon ayant consacré leurs études à l'organisation générale des administrations de l'Etat, s'appliquerait très heureusement aux Travaux publics.

Le manque de compétence technique des bureaux a généralisé aux Travaux publics, plus que partout ailleurs, l'habitude de faire préparer presque toutes les décisions par des conseils ou comités. La plupart d'entre eux offrent de hautes garanties de capacité ; mais le nombre excessif de leurs membres, d'une part, celui des affaires minuscules sur lesquelles on les consulte, d'autre part, représentent vraiment un gaspillage effroyable du temps de beaucoup d'hommes éminents. Une expérience constante montre d'ailleurs que, sauf

quand il s'agit de questions très importantes ou engageant des principes, on ne travaille bien que dans les commissions peu nombreuses. Seulement, à chaque instant, un ministre s'imagine qu'il renforcera tel ou tel comité en y introduisant des éléments nouveaux, et rien n'est plus difficile que d'exclure les membres qui y sont une fois entrés. Si jamais un ministre mieux avisé a le courage de procéder aux réductions indispensables, il agira prudemment en entourant des formalités les plus compliquées toute modification ultérieure, car sans cela on ne tarderait pas à retomber dans l'excès actuel. Le jour où les bureaux du ministère ne seront plus étrangers aux questions techniques, ils pourront abrégé l'instruction de quantité de petites affaires, en vérifiant eux-mêmes que les solutions proposées ne sont pas en contradiction avec les règles adoptées en la matière, sans convoquer pour cela une assemblée aussi nombreuse que s'il s'agissait de discuter de grands principes.

Quelques-unes de ces assemblées, comme les conseils généraux des ponts et chaussées et des mines, la commission de vérifications des comptes, ne comprennent que de hauts fonctionnaires ayant une compétence spéciale ; le premier, qui serait trop nombreux en raison du nombre des inspecteurs appelés à y siéger, délibère surtout par sections. On a introduit avec raison dans le comité d'électricité, dans celui de l'exploitation technique des chemins de fer, statuant sur des questions d'une technique très spéciale, des représentants autorisés des industries qui appliquent, sous le contrôle du ministère, les solutions admises, — et de même, dans le comité du contentieux, les hommes de loi chargés pratiquement de défendre les intérêts de l'Etat ; ces comités n'ont d'autre défaut que de comprendre trop de membres. Au comité consultatif des chemins de fer, qui examine surtout les tarifs, on a cru devoir appeler à délibérer des représentants, non des administrations qui établissent et appliquent ces tarifs (ceux-ci n'y sont admis que depuis peu, et seulement à titre consultatif), mais du public à qui les tarifs sont appliqués. Il est arrivé alors ce qui devait nécessairement arriver du moment où, au lieu de donner à tous les intéressés les moyens de se faire largement entendre dans les affaires les concernant spécialement, on appelait quelques-uns d'entre eux à délibérer sur toutes les affaires : les intérêts en jeu étant innombrables et souvent opposés, dès que les uns ont été représentés, tous les autres ont voulu l'être. On est arrivé à constituer une assemblée où plus de cent cinquante personnes ont entré, avec une section permanente aux travaux de laquelle près de la moitié sont appelées à prendre part, et c'est là une singulière manière d'effectuer un travail minutieux, qui pourrait être plus utilement poursuivi par un petit nombre d'hommes s'y adonnant avec suite. Depuis qu'à cette organisation s'est ajoutée celle d'un contrôle commercial complètement séparé du contrôle général de chaque réseau, les difficultés que rencontre l'établissement de tarifs nouveaux, jointes à la durée des instructions, ont presque fait renoncer les adminis-

trations exploitantes à en présenter, au grand déshonneur du public (1).

Nous sommes obligés de passer sous silence beaucoup d'autres comités ou conseils, sans parler de ceux qui n'ont qu'une existence théorique, ni des commissions temporaires et spéciales. La diminution du nombre de ces assemblées, du nombre des membres de la plupart d'entre elles, du nombre des dossiers qui leur sont soumis, est la réforme la plus essentielle pour simplifier la marche des affaires. Elles seraient aisément réalisables le jour où les bureaux se composeraient d'hommes ayant reçu une certaine éducation technique et ayant participé au service actif, au moins au début de leur carrière.

*Services extérieurs.* — Le personnel extérieur comprend le corps des Ponts et chaussées, chargé de tout ce qui concerne la voirie et les eaux, celui des Mines, dont le nom seul indique le rôle principal, — tous deux participant au contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer et des distributions d'énergie électrique, — puis un personnel spécial pour le contrôle commercial des chemins de fer et pour la constatation immédiate des faits d'exploitation de toute nature qui peuvent motiver l'intervention des agents de l'État, un autre pour la police des ports maritimes, enfin des agents inférieurs, éclusiers, pontiers, gardiens de phares, etc., dans les services de navigation. L'effectif payé sur les crédits budgétaires comprend environ :

400 inspecteurs généraux, ingénieurs en chef ou ordinaires des ponts et chaussées ;

60 inspecteurs généraux et ingénieurs des mines ;

60 élèves ingénieurs des deux corps ;

2.100 sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées ;

150 sous-ingénieurs et contrôleurs des mines ;

1.750 commis des ponts et chaussées et des mines ;

900 inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires de surveillance administrative des chemins de fer, officiers et maîtres de ports ou auxiliaires divers ;

3.900 agents subalternes de la navigation intérieure, des ports maritimes et des phares.

Cela fait donc au total 9.320 agents permanents. — sans compter 10.300 cantonniers, qui sont des ouvriers payés à la journée sur les fonds d'entretien des routes ou des voies navigables et auxquels n'est pas appliquée la loi sur les pensions civiles.

Il faut ajouter que, dans les quarante et quelques départements où les services de voirie sont fusionnés, le service ordinaire des ponts et chaussées est assuré, dans une partie des circonscriptions, par des agents appartenant au personnel des ponts et chaussées ou de la vicinalité que les départements payent, tandis que, dans les autres, les agents payés par l'État administrent les chemins vicinaux. Un grand nombre d'ingénieurs,

de conducteurs, de contrôleurs et de commis sont en outre détachés, pour être employés uniquement par d'autres services publics qui les payent : Marine, Agriculture, Ville de Paris, départements et municipalités, Algérie, colonies, etc. D'autres ont obtenu des congés pour entrer au service des compagnies concessionnaires de chemins de fer ou de mines, des sociétés métallurgiques, électriques ou autres, où ils collaborent à la gestion d'entreprises ayant une connexité étroite avec les fonctions dont l'État les charge.

Il ne semble guère y avoir d'économies à réaliser sur ce personnel. Les émoluments des ingénieurs, modifiés récemment en la forme, n'ont pas été sensiblement grossis au total depuis près d'un siècle, et sont inférieurs, dans une mesure devenue vraiment excessive, à ceux que la plupart d'entre eux obtiendraient sans difficulté dans l'industrie privée. Leur nombre pourrait être un peu réduit ; mais, comme dans tous les services publics, une réforme sérieuse, à ce point de vue, ne serait réalisable que par une réfection de la carte administrative de la France, dont la configuration actuelle exige en beaucoup de points la présence d'agents insuffisamment occupés. La manière la plus pratique de mieux utiliser les ingénieurs, tout en conservant un effectif suffisant pour que les administrés les aient partout à leur portée, serait d'accroître leurs attributions dans les départements où ils sont insuffisamment occupés, par cette fusion de tous les services de voirie que nous avons déjà préconisée.

Les sous-ingénieurs et conducteurs (ces deux titres équivalent aujourd'hui à une simple différence de classe dans un même personnel) ont au contraire vu accroître considérablement leurs émoluments depuis une trentaine d'années. Pour justifier en apparence cette augmentation, on a donné plus d'étendue aux programmes, de telle sorte qu'aujourd'hui ils dépassent sensiblement les connaissances nécessaires aux candidats et leur capacité moyenne ; pour en recevoir un nombre égal à celui des places offertes, il faut user d'une indulgence qui n'est pas sans inconvénients. Afin de réaliser les dernières augmentations de traitements sans grossir les crédits, on a réduit le personnel dans une mesure excessive, si bien que beaucoup de services ont peine à marcher avec l'effectif actuel de leurs agents. Cet effectif serait suffisant, si tous ces agents étaient excellents : mais il y a toujours, dans tout personnel, une certaine proportion d'hommes médiocres ou fatigués, qui ne sont ni assez usés pour être mis d'office à la retraite, ni capables d'assurer un service chargé. La part considérable faite aujourd'hui à l'ancienneté dans l'avancement de classe ne laisse guère à leurs chefs de moyens de les stimuler, et place l'Administration dans l'alternative fâcheuse soit de leur payer des traitements excessifs, soit de les exclure par une rigueur non moins excessive. La juste mesure semble donc avoir été dépassée dans l'application du principe général en vertu duquel il convient de s'appliquer à employer peu d'agents en les payant largement, principe excellent en lui-même, mais qui implique une discipline sévère, le stimulant d'un avancement donné uniquement

(1) Depuis la publication du présent article, a paru un décret qui rapproche l'organisation du Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer de celle du Comité consultatif.

au choix et l'exclusion féroce des médiocres, toutes choses difficiles à concilier avec les idées actuelles de bienveillance universelle et l'influence des associations de fonctionnaires.

Une séparation absolue existait jadis entre les ingénieurs, recrutés exclusivement à l'École polytechnique, et les conducteurs. Beaucoup de ceux-ci faisaient fonctions d'ingénieurs dans des services faciles, et dont ils avaient acquis l'expérience pratique, sans obtenir le titre réservé aux hommes ayant une culture générale et des connaissances techniques suffisantes pour occuper tous les emplois du corps.

En 1848, on avait ouvert l'accès du grade d'ingénieurs aux conducteurs justifiant de connaissances scientifiques équivalentes à celle des anciens polytechniciens ; dans ces termes, la règle posée était restée presque sans application. Puis, pour ne pas paraître fermer systématiquement aux conducteurs l'accès du grade d'ingénieur, l'Administration avait peu à peu abaissé le niveau de l'examen, sans réussir à le rendre accessible aux véritables praticiens. Une loi de 1907, a décidé qu'à l'avenir un tiers des ingénieurs seraient pris parmi les conducteurs, en ouvrant à ceux-ci deux voies pour arriver au grade supérieur : admission à l'école des ponts et chaussées comme élèves-ingénieurs, à la suite d'un concours comportant des connaissances scientifiques étendues ; examen professionnel, combiné avec les notes des chefs. On est ainsi arrivé à la véritable organisation rationnelle, qui donne aux jeunes gens un accès d'autant plus rapide aux grades conduisant à des emplois supérieurs qu'ils ont une culture générale plus large, mais qui permet en même temps aux agents sortis du rang d'obtenir le titre répondant à tous les emplois qu'ils sont en fait capables de remplir. Le régime serait parfait, si la partie théorique de l'examen professionnel n'était pas encore trop développée, ce qui écarte parfois des praticiens expérimentés n'ayant pas eu le temps de faire des études théoriques, au profit d'autres candidats qui en ont fait de médiocres et qu'on reçoit de peur de montrer trop de sévérité, alors que beaucoup d'entre eux sont très loin d'avoir compris toutes les matières qu'ils sont censés savoir.

Les ingénieurs sortis de l'École polytechnique n'ont pas vu sans un certain crève-cœur donner à des hommes n'ayant pas tous une culture générale étendue, le titre dont le prestige perpétuait pour eux les galons jadis portés par les premiers de cette école. Mais il ont reconnu qu'il n'était pas juste de le refuser aux agents sortis du rang et capables d'occuper les emplois auxquels il correspond ; leur association a donc appuyé de ses démarches auprès des pouvoirs publics le projet de loi élargissant l'accès de leur grade aux conducteurs. Quant à ceux-ci, depuis qu'ils ont obtenu d'être nommés ingénieurs après un examen professionnel, ils n'ont plus qu'un souci : empêcher les commis d'arriver par la même voie à leur grade ou de remplir les mêmes fonctions qu'eux. Les commis n'étaient autre chose jadis que la pépinière où se recrutaient les conducteurs ; la différence de culture générale entre les uns et les autres est généralement minime, et des commis expé-

riementes feraient sûrement de meilleures conducteurs que certains candidats admis par indulgence après un concours au-dessus de leur portée. L'amusant accès d'exclusivisme envers les commis qui a succédé, dans les associations de conducteurs, aux revendications contre le prétendu exclusivisme des ingénieurs, ne prévaudra pas sur ce point contre la logique et la justice.

Tous les avancements, dans tous les grades de l'administration des Travaux publics, sont donnés d'après des tableaux dressés par des comités composés principalement des inspecteurs généraux de première classe et des directeurs du Ministère. Toutes les garanties nécessaires seraient donc assurées, si le ministre, à qui est réservé le droit de statuer outre et contre les propositions des comités, prenait la responsabilité effective de l'acte assez grave qu'il commet en pareil cas, en indiquant, dans sa décision, rendue publique, sur quels points elle diffère de ces propositions.

L'organisation des services départementaux comporte, aux Travaux publics comme partout, un assez grand nombre de formalités superflues. Cependant, les commissions instituées à maintes reprises pour la suppression des papiers inutiles ont rarement réussi à faire abolir celles de ces formalités qui n'établissent aucune garantie réelle, mais qui en donnent d'apparentes. Une longue expérience montre en effet que, malgré l'abondante littérature parlementaire où des simplifications sont sans cesse réclamées, le ministre qui supprime un prétendu contrôle est toujours accusé de faiblesse, tandis que celui qui prescrit de prendre un avis de plus avant de statuer sur une affaire est toujours félicité de cette heureuse idée. Tout ce qu'on a pu faire jusqu'ici a été de supprimer quelques registres, jadis tenus en double dans deux bureaux.

La véritable simplification à introduire dans un grand nombre d'affaires, ici comme partout, serait la substitution d'une décision du chef du service technique, ou même de l'agent local, à celle du préfet, dans un grand nombre d'affaires, et la suppression de l'avis du préfet dans celles qui vont au ministère. Quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, le préfet ne fait que signer un papier préparé par le service technique, et les transmissions qu'entraîne son intervention sont purement frustatoires. Quand il émet un avis personnel, c'est presque toujours en se fondant sur des considérations politiques qu'il importerait de tenir en dehors des affaires administratives. Sans doute, un ingénieur en chef peut, comme tout autre fonctionnaire, être accusé de partialité ou de faiblesse ; mais, dans ce cas, le ministre a ses inspecteurs généraux, absolument étrangers aux passions locales, pour le renseigner. Le préfet n'a donc aucun rôle utile à jouer. A propos de son intervention, comme à propos du recrutement des administrations centrales, notre étude particulière sur le service des Travaux publics confirme pleinement les idées générales soutenues si brillamment à maintes reprises par M. Henri Chardon.

La seule réforme profonde réalisée de nos jours, dans le service des ponts et chaussées, a été une

complication, et non une simplification. Elle a consisté à donner au conducteur le droit de signer les rapports qu'il prépare, de sorte que, dans bien des cas, un troisième rapport a été ainsi ajouté aux deux rapports locaux déjà faits sur une même affaire par l'ingénieur ordinaire et par l'ingénieur en chef — sans parler du rapport de l'inspecteur général, si l'affaire est importante. Il était naturel de décider que le conducteur signerait son rapport dans les petites affaires, qu'il instruit seul ; l'avis de ses chefs doit alors consister en un simple visa, toutes les fois qu'ils jugent ses conclusions bien fondées. Mais, dès qu'une affaire est un peu complexe, le conducteur l'étudie d'après les directions de l'ingénieur et, s'il prépare le rapport, il est bien rare que ce rapport puisse être arrêté sans instructions et sans corrections dues à son chef ; c'est donc celui-ci seul qui devrait signer. La mise au dossier d'un rapport signé par le conducteur, qui tantôt n'est pas son œuvre propre, tantôt ne dispense pas l'ingénieur de refaire un rapport complet, n'a d'autre but que d'enfler en apparence le rôle des agents subalternes.

*Conclusions.* — Nous n'avons pas hésité à formuler toutes les réserves qu'une longue expérience de l'organisation administrative des Travaux publics nous a suggérées. Malgré ces réserves, nous sommes persuadé que le ministère dont nous venons d'esquisser le fonctionnement est un de ceux qui répondent le mieux aux besoins des services publics, où l'habitude du travail consciencieux et la discipline se sont le mieux conservées, où la politique d'arrondissement étend le moins ses ravages. Les mesures regrettables qui ont pu nuire dans certains cas à la marche des services ont leur origine en dehors de la sphère administrative.

Parmi les réformes à envisager, la première consisterait à ramener au ministère compétent les services techniques qui ont été rattachés à d'autres administrations, à fusionner partout les services

de voirie ou les services hydrauliques, de manière à réduire l'effectif total du personnel en utilisant mieux chaque agent et à faire disparaître force correspondances inutiles. La seconde consisterait à concentrer davantage la direction du contrôle de chaque service concédé, à rendre son action plus efficace en le soulageant des détails où il se noie sans utilité, et aussi en ne cherchant pas, comme on le fait trop souvent, à lui donner une attitude hostile vis-à-vis des entreprises qui sont les collaboratrices du Ministère. Les autres améliorations utiles portent surtout sur des mesures qui pourraient être préconisées également dans beaucoup d'autres administrations : fusion du personnel des bureaux avec celui des services actifs, — restriction des interventions trop fréquentes de commissions composées de trop de membres, qui effacent toutes les responsabilités, — suppression des formalités inutiles et notamment de l'intervention des préfets. Enfin, il serait bon d'y joindre quelques modifications de détail ayant pour objet de réaliser une proportion plus exacte entre les émoluments et la valeur des services des divers agents, ou entre les programmes des concours et la qualité du personnel auquel ils s'appliquent, — de diminuer la part de l'ancienneté dans les avancements, — de donner plus nettement à l'agent subalterne le droit soit de décider, soit de formuler des propositions, sous sa responsabilité et sous le contrôle de ses chefs, dans les affaires de sa compétence, et par contre de ramener son rôle à celui d'auxiliaire de ceux-ci dans les affaires dépassant cette compétence.

Au ministère des Travaux publics, comme partout, les améliorations à réaliser ne manquent pas ; mais nous sommes profondément convaincu qu'aucune transformation radicale ne s'impose, et que ce qui importe avant tout, c'est de conserver les excellentes traditions de la vieille maison où les corps des ponts et chaussées et des mines servent si efficacement le pays.

C. COLSON.

## SUITE DES CHANGEMENTS DANS LA LISTE DES INGÉNIEURS

Sont nommés INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES :

MM.

Cambournac, chemins de fer de l'État ;  
de Marliave, à Perpignan ;  
Hennequin, à Vendôme ;  
Collignon, à Châlons-sur-Marne ;  
Claudon, à Nantes ;  
Mathieu, à Toulon ;  
Colson, à Rodez ;

MM.

Godin, à Ajaccio ;  
Méchin, à Lorient ;  
Favière, à Bizerte ;  
Guillaumin, à Chaumont ;  
Notté, à Saint-Nazaire ;  
Galatoire-Malégarie, aux Sables d'Olonne ;  
Picard, à Annecy ;  
Thimel, à Toul.

---

PARIS, — TYPOGRAPHIE A. DAVY, 52, RUE MADAME.

---