

BULLETIN DU P. C. M.

Association des Ingénieurs

DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

I

CHANGEMENTS DANS LA LISTE DES INGÉNIEURS

Adhésions nouvelles à l'Association

PONTS ET CHAUSSÉES

MM.

DEVOUCOUX, ingénieur ordinaire.
MAYER (Léonce), ingénieur ordinaire.
DÉGARDIN, élève ingénieur.

Nominations.

PONTS ET CHAUSSÉES

Sont nommés Inspecteurs généraux :

MM.

CALLON, DELURE, DROUET, FONTANEILLES, GUIBAL, RENARDIER.

Sont nommés Ingénieurs en chef :

MM.

ANTIN, BÉRENGIER, CONTE, LESIERRE, POUYANNE (Alb.).

Sont nommés Ingénieurs ordinaires :

MM.

AUBERTIN, BLANCHET, BOUTET, BROQUAIRE, CHAVANES, CHIDAINE, COURTAIGNE, DEBARNOT, DEGOVE, DEVOUCOUX, FAVIER, GENET, GRÉMONT, JACQUART, LAHORDE-MILAA, MALET, MESSIAH, NABOULET, NICOLAS, PRÉDHU-MEAU, TROUIS.

MINES

Est nommé Inspecteur général :

M.

SAUVAGE.

Sont nommés Ingénieurs en chef :

MM.

ANGLÈS-DAURIAC, ETIENNE, TAFFANEL.

Changements d'adresse

PONTS ET CHAUSSÉES

Ingénieurs en chef :

MM.

GETTEN, 65, rue du Rocher.
POULET, 14, rue de Turin.

Ingénieurs ordinaires :

MM.

LABORDÈRE, 26, rue Racine.
MASCART, 40, boulevard de Courcelles.
SALMON 59, rue Manin,

Changements de résidence

PONTS ET CHAUSSÉES

Inspecteurs généraux :

MM.

DELURE, passe à Fez.
RIVOIRE-VICAT passe à Paris.

Ingénieurs en chef :

MM. :

ANTIN, passe à Tulle.
AUBERT, passe à Gap.
BECKER, passe à Orléans.
BÉRENGIER, passe à Tunis.
BONAFOUS, passe à Bordeaux.
COSMI, passe à Angers.
CUÉNOT, passe à Saint-Lô.
DAVID, passe à Paris.
DUBOIS (P. F.), passe à Tours.
LE CORNEC, passe à Toulouse.
LESIERRE, passe à Niort.
LEVESQUE, passe à Limoges.
POUYANNE (Alb.), au service de la Brazil Railway Cy.
PRINCE, passe à Paris.
VIDAL, passe à Paris.
WILHELM, passe à Grenoble.

Ingénieurs ordinaires :

MM.

ARBELOT, passe à Arles.
AUBRY (Ch.), passe à Rennes.
BALENSI, passe à Marseille.
BARE, passe à Morlaix.
BÉNÉZIT, passe à Fontainebleau.
BETREDER-MATIBET, passe à Roanne.
BOURNISIEN, passe à Troyes.
CAUSSIN DE PERCEVAL, passe à Montargis.
DETCEUF, passe au Havre.
EPINAY, passe à Toulouse.
FABRE, passe à Marseille.
DE FOLIN, passe à Toulouse.
GUYON-GELLIN, passe au Puy.
HÉGLY, passe à Chaumont.
LAPENNE, passe à Pau.
MONAT, passe à Chambéry.
OTT, passe à Paris.
PASTEUR passe à Bourg.
POCARD-DE-KERVILER, passe à Bourges.
RASCOL, passe à Dijon.
DE ROUVILLE, passe à Paris.
SADE, passe à Aix.
THELLIER DE LA NEUVILLE, passe à Beauvais.
THOUVENOT, passe au service de la Compagnie P.-L.-M.
TROUVELOT, passe à Angers.
TUMERELLE, passe à Saint-Quentin.

MINES

M. ANGLÈS-DAURIAC, ingénieur en chef, passe à Grenoble.

Ingénieurs ordinaires:

MM.

BREYNAERT, passe à Lille.

DEFLINE, passe à Paris.

Mises à la retraite

PONTS ET CHAUSSÉES

Inspecteurs généraux:

MM.:

CALLON, DELESTRAC, DROUET, LAX, LAVOLLÉE, MEUGY, RENARDIER.

Ingénieurs en chef:

MM.:

CARTAULT, DESROCHE, MOSER.

Ingénieur ordinaire:

M. FABRÈGUE.

MINES

M. BEAUGEY, inspecteur général.

Décès

PONTS ET CHAUSSÉES

Inspecteurs généraux:

MM.:

S. FAURE, S. DONIOL, S. GENY.

Démisionnaires de l'Association

PONTS ET CHAUSSÉES

MM.:

DE BASIRE, inspecteur général.

BERTHET, inspecteur général.

BAUCHAL, ingénieur en chef.

LE MOULT, ingénieur ordinaire.

Démisionnaire du Corps

PONTS ET CHAUSSÉES

M. VAGNEUX, ingénieur ordinaire.

11

RÉUNIONS DE L'ASSOCIATION

Compte rendu de la tournée de septembre 1912

La tournée de septembre 1912 dans le Midi de la France a réuni un grand nombre de Camarades, accompagnés pour la plupart de membres de leur famille. Son point de départ était fixé à Avignon, à la date du lundi 16 septembre.

Une partie des adhérents de la tournée avait pris le train à Paris dès le samedi soir 14 septembre pour visiter le dimanche Avignon, le pont du Gard et Nîmes.

Le dimanche matin, on voyait dans Avignon de

nombreux groupes visitant les remparts, le palais des papes, la cathédrale et les rues principales, le tout par un mistral assez vif et un ciel pur qui étonnait quelque peu les ingénieurs de la région du Nord.

On s'embarque à la gare dite du pont d'Avignon pour aller à Remoulins ; de là, tous les excursionnistes se rendent au pont du Gard, les uns à pied, les autres par la ligne d'Uzès ; après une promenade au pied et à la partie supérieure du pont, on se réunit pour le déjeuner.

Retour à Remoulins et arrivée à Nîmes où l'on se retrouve aux arènes, à la Maison Carrée, au Jardin de La Fontaine.

Le lendemain, de bonne heure, départ pour Beaucaire ; on y trouve un mistral violent et c'est avec bien du mal qu'on traverse le pont suspendu après avoir visité Tarascon, son château, sa vieille église, ses rues étroites et ses arcades pittoresques.

On se retrouve devant l'écluse d'entrée du canal de Beaucaire à Cette (écluse dont le sas présentera des dimensions utiles de 80 m. x 12 m., destinée à permettre au canal de donner passage à la batellerie du Rhône) ; le grand caisson métallique étanche qui doit servir à la construction de l'écluse est en place et M. l'ingénieur en chef Faure, donne des explications détaillées sur le mode de fondation et de construction de l'ouvrage.

On descend ensuite vers la berge du Rhône pour prendre place dans un grand chaland de la Compagnie H.-P.-L.-M. mis à la disposition du P. C. M. par le directeur de la Compagnie. M. l'ingénieur en chef Collard : on remonte lentement à quelques kilomètres en amont de Beaucaire grâce à un puissant remorqueur, et on descend rapidement vers Arles en longeant les ouvrages d'amélioration du fleuve : épis, digues longitudinales, quelques barrages de faux bras.

On débarque à Arles près du pittoresque pont-route : on déjeune et on visite rapidement la ville, le musée archéologique, l'église Saint-Trophime et son cloître, le théâtre antique, les arènes ; puis on va voir, sans pouvoir y consacrer assez de temps, la grande écluse d'Arles qui fera communiquer avec le Rhône le canal de Marseille au Rhône ; on reprend ensuite le train pour Marseille : on admire au passage un beau coucher de soleil derrière l'étang de Berre ; dès l'arrivée à Marseille, les excursionnistes se précipitent vers les hôtels et les restaurants, tous enchantés de ce début de voyage.

Le lendemain, 17 septembre, on partait de Marseille par chemin de fer pour arriver aux Martigues vers 9 heures du matin ; dès l'arrivée, on s'embarque aux Martigues sur deux remorqueurs pour la visite du viaduc de Caronte sur la nouvelle ligne qui doublera de Miramas à l'Estaque la grande ligne du P.-L.-M. : après un très agréable parcours sur l'étang de Caronte, on débarque au viaduc sous la conduite de M. l'ingénieur en chef Canat, on longe d'un bout à l'autre la passerelle de service ; M. Canat explique le mode de construction et de lancement des éléments du viaduc (viaduc métallique de 942 m. 95 de longueur ; dix travées fixes, dont deux de 51 m. 20 et huit de

82 m. 50, une travée tournante équilibrée envolée de 37 m. 20). On procède précisément au lancement de l'une des travées et les Camarades peuvent voir le détail de l'opération.

Les mêmes remorqueurs conduisent les excursionnistes à Port-de-Bouc où l'on déjeune et d'où l'on s'embarque pour Marseille. En route, on s'arrête sur divers points pour examiner les très curieux ouvrages d'art de la ligne de Miramas à l'Estaque ; c'est par une mer calme et un admirable temps une très intéressante et très agréable promenade.

La matinée du 18 septembre était consacrée à la visite du souterrain du Rove en construction, pour le passage du canal de Marseille au Rhône, sous le massif montagneux de la Nerthe, qui sépare Marseille de l'étang de Berre (souterrain de 7 kilomètres de longueur, 22 mètres de largeur à la naissance, dont 18 mètres pour la cuvette et 2 mètres pour chacun des chemins dits de halage, 14 m. 40 de hauteur entre le dessous de la clef et le plafond de la cuvette). On s'embarque à Marseille à 8 heures du matin au ponton « Housse-boat » de la Société Nautique; en route, on assiste à la curieuse opération du déchargement de blocs destinés à la construction d'une nouvelle digue ; puis on débarque à l'entrée du souterrain ; M. l'ingénieur en chef Bourgougnon donne des explications très intéressantes, très instructives — et très amusantes — sur l'ouvrage qu'on va visiter ; puis on se divise en plusieurs groupes pour parcourir les chantiers sous la conduite de M. l'ingénieur en chef Bourgougnon et de l'entrepreneur M. Chagnaud ; on parcourt toute la galerie d'avancement qui atteint une longueur d'environ 1.700 mètres à partir de la tête sud (côté de la mer). M. Chagnaud offre très aimablement à la tournée des rafraîchissements et ses souhaits de bienvenue.

Au retour les membres du comité du P. C. M. présents à la tournée, offrent à la Réserve, aux organisateurs de celle-ci un déjeuner rapide. Dès 2 heures de l'après-midi les excursionnistes s'embarquaient à nouveau en remorqueur pour visiter le port de Marseille sous la conduite de M. l'ingénieur en chef Batard-Razelière ; après avoir traversé le vieux port, on pénètre dans le bassin de la Joliette et on examine, sans débarquer, les installations de la Compagnie Transatlantique et des Messageries Maritimes ; puis on pénètre dans les bassins du Lazaret et d'Arène, exploités par la Société des Docks et Entrepôts de Marseille ; on débarque au Môle du Lazaret et, sous la conduite de M. de Pélissot, l'aimable directeur de la Société des Docks, on visite les hangars, l'outillage pour le déchargement des grains, les entrepôts frigorifiques ; on s'embarque à nouveau et on traverse le bassin de la gare maritime pour accoster à nouveau dans le bassin National à la traverse de la Pinède ; on se rend au chantier de construction d'une nouvelle forme de radoub de 200 mètres de longueur ; M. l'ingénieur en chef Batard-Razelière donne des explications détaillées et très intéressantes sur le mode de construction de cet ouvrage à l'abri d'un batardeau métallique fondé à l'air comprimé ; enfin, après avoir traversé

en remorqueur le bassin de la Pinède, on va jeter un coup d'œil rapide — car l'heure avance — sur les travaux de construction du bassin de la Madrague et on sort du port pour revenir à Marseille par la rade ; on admire au retour l'entrée du vieux port que domine le château du Pharo, le fort Saint-Nicolas et plus haut l'église Notre-Dame-de-la-Garde.

Pendant ce temps, un autre groupe visitait le phare de Planier et le château d'If.

Bien qu'il soit tard, plusieurs camarades trouvent le moyen, avant qu'il fasse tout à fait nuit, de parcourir rapidement en tramway la célèbre promenade de la Corniche.

Le lendemain, 19 septembre, on partait de bonne heure pour Toulon.

Arrivés à 8 h. 1/2, après un court séjour en chemin de fer qui ne manqua pas d'intérêt vu que celui-ci longe le littoral, les excursionnistes se rendaient en quelques minutes à la porte principale de l'arsenal où les attendaient M. Herzog, directeur des travaux hydrauliques, et les camarades placés sous ses ordres.

Deux groupes furent formés de suite en vue de deux itinéraires différents aboutissant au lieu de rendez-vous fixé pour le déjeuner.

Le premier groupe composé des dames prenant part à l'excursion fut d'abord conduit au musée naval que le gardien leur fit visiter en donnant force explications avec l'accent provençal bien connu. Ce fut ensuite la visite de la salle d'armes de la direction d'artillerie navale, très curieuse par la profusion des armes et la diversité des décorations. De là, ces dames furent conduites en suivant les quais, et en passant par les bassins de Castigneau jusqu'à la Darse de Missiessy où les attendait le *Condom*, remorqueur mis à leur disposition par la direction du port pour les conduire au « Père Louis », lieu du déjeuner.

Le deuxième groupe, composé des ingénieurs, fut conduit de suite, en traversant tout l'arsenal aux bassins de Missiessy où toutes explications utiles leur furent données sur les travaux d'allongement des deux premiers bassins entrepris pour leur permettre de recevoir les nouvelles unités actuellement en chantier. De là, le *Travailleur*, autre remorqueur de la direction du port, les conduisit à Milhaud, en passant devant le quai des Pétroliers, en construction, et le parc à combustibles liquides.

On examina les chantiers de construction des nouveaux appontements en béton armé qui en sont encore à la phase — non la moins curieuse — de construction à terre des caissons devant servir de piles à ces appontements. Au milieu des dépôts des matériaux, des installations de bétonnage, de construction de pieux, de pose de voies... etc., les ingénieurs se firent un chemin pour gagner la poudrière où l'on construit actuellement 32 magasins dont 28 en béton armé, à l'usage des munitions, des cartouches et des obus.

À midi, tout le monde était à bord du *Travailleur* et, en quelques minutes, on gagnait l'autre côté de la rade, où attendait la traditionnelle bouilla-

baisse — sans laquelle il n'y a pas de bon déjeuner.

A 2 heures, après un rapide coup d'œil sur le panorama féérique de la rade de Toulon vu des hauteurs de Tamaris, les deux groupes s'embarquèrent sur le remorqueur pour gagner La Seyne. Malheureusement les opérations un peu laborieuses d'embarquement et de débarquement avaient retardé l'arrivée aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, et n'ont pas permis de profiter autant qu'on l'aurait voulu de l'aimable accueil préparé par M. le Directeur Rimbaud. En raison de l'heure avancée, la plupart des excursionnistes restèrent à bord et se contentèrent d'admirer à quelques mètres, le nouveau superdreadnought de la marine française : le *Paris* qui devait être lancé avec succès le 28 septembre, puis s'en firent en rade au large du cap Brun terminer cette journée sur les flots bleus de la Méditerranée.

Un deuxième groupe visita le *Paris* pour s'embarquer ensuite sur le *Fresnel*, baliseur des ponts et chaussées où M. l'ingénieur en chef et Mme Cottalorda leur avaient réservé, avec le plus sympathique accueil, la généreuse attention d'un lunch qui s'acheva au large de la grande jetée. Le *Fresnel* regagna Toulon en suivant le fond de la grande rade où se succèdent d'une façon si pittoresque les anses et les promontoires.

La visite du *Diderot* prévue pour le soir dut être reportée au lendemain et se fit le vendredi 20. Comme la veille, le rendez-vous avait été fixé à la Porte Principale. Les excursionnistes ne purent malheureusement faire qu'une visite sommaire du navire, en raison du peu de temps dont ils avaient à disposer. Les camarades avaient manqué la réception préparée par le commandant pour la veille au soir. Il fut néanmoins possible de passer à bord plus de trois-quarts d'heure sur les deux ponts supérieurs dans les batteries, autour des coupoles, comme aussi dans les luxueux appartements de l'Amiral...

A 10 ou 11 heures, la tournée partait pour Nice où dès leur arrivée, les excursionnistes s'embarquaient dans des cars automobiles pour l'excursion projetée aux environs.

Après avoir traversé Cagnes et la Colle et suivi la ligne de tramway départemental de Cagnes à Venée, parsemée de petits viaducs intéressants, ils se sont arrêtés au viaduc du Malvan, ouvrage qui a retenu un instant leur attention par ses proportions grandioses : haut de 62 mètres, long de 193 mètres, il comporte six arches principales de 22 mètres d'ouverture et la légèreté des piles lui donne un aspect de hardiesse vraiment suggestive.

Les excursionnistes se sont alors divisés en deux groupes.

Le premier groupe, le plus nombreux, s'est dirigé vers les gorges du Loup, a visité au pied de l'intéressant viaduc de la ligne Sud-France, l'usine de Patarras (4.000 H. P.) où la Société de l'Energie Electrique du Littoral Méditerranéen a offert aimablement une coupe de champagne. Mais la nuit vient vite en septembre et pour ne pas être surpris par elle dans les belles gorges du Loup, il fallut remonter rapidement en auto et continuer

la randonnée : court arrêt aux sources du Loup, à Bramafan où le camarade Siégler, délégué par la Société Lyonnaise des Forces et d'Eclairage a indiqué les travaux faits par cette Société pour capter les eaux du Loup et les amener à Cannes. Les excursionnistes n'ont pu admirer le panorama du Gourdon sur les plaines de Grasse et Cannes, la mer et l'Estérel, gênés qu'ils étaient par une brume malencontreuse : ils sont rentrés à Nice par la route de Grasse en suivant la ligne de tramway de Grasse à Cagnes.

L'autre groupe, pendant ce temps, passait par Saint-Jeanet, Gattières et Carros et dévalait par le Pont Charles-Albert. Cet ouvrage est en reconstruction : six arches en béton armé et fretté de 30 mètres d'ouverture environ, surbaissées au 1/12 sont en exécution : trois arches sont coulées et on travaille à la quatrième.

L'autocar est remonté vers la Roquette et Levens, pour redescendre par Saint-Blaise et Aspremont. Là encore, la nuit escortée de la fâcheuse brume a surpris la caravane un peu trop tôt : elle n'a pu admirer la gorge profonde du vallon de l'Amandier, sur laquelle à 80 mètres de hauteur est jeté le pont suspendu Masséna.

Le premier groupe était conduit par M. l'ingénieur en chef Imbert et M. Baudon, ingénieur de l'Energie Electrique, le second par le camarade Houel.

L'excursion du 21 fut longue, mais les excursionnistes n'eurent pas à s'en plaindre. Un premier groupe est parti à 8 heures du matin dans les voitures de tramway gracieusement mises à la disposition des camarades par la Compagnie des Tramways de Nice et du Littoral : Villefranche, Beaulieu, Eze, Cap-d'Ail, Monaco, c'est la vision féérique du Littoral, Monte-Carlo : on visite hâtivement le Casino, Cap-Martin et Menton. Et alors commence l'ascension vers le tunnel de Castillon par la ligne de Menton à Sospel : d'importants ouvrages d'art, le viaduc de Monti en béton armé (arche centrale de 36 mètres) les viaducs de Carré et de Caramel ont séduit les excursionnistes par leur hardiesse.

On arrive à Sospel à midi et demi.

Le second groupe parti à 9 heures de Nice avait durant ce temps franchi le col de Braus (1.000 m.) en suivant en autocar la route nationale parsemée de 70 lacets vertigineux.

Cent personnes au déjeuner où les camarades sont heureux de se rencontrer. Le préfet des Alpes-Maritimes, M. A. de Joly, et le maire de Sospel, M. Pastoris, conseiller général, avaient été priés par le Comité de se joindre aux excursionnistes. A la fin du déjeuner, au champagne offert par le camarade Dumur, au nom de la Compagnie des Tramways, le préfet a, avec humour, souhaité la bienvenue aux excursionnistes. Le président lui a répondu. Chaque groupe est rentré à Nice par l'itinéraire que l'autre groupe avait suivi le matin.

Le 22 septembre, quelques excursionnistes restés à Nice se sont joints au camarade Houel qui les a conduits au Port et leur a décrit les travaux qui viennent d'être terminés (construction des quais du Lazaret), et ceux qui, déclarés d'utilité

publique, vont être sous peu entrepris dans le bassin du Carénage ; l'outillage du port a retenu leur attention ; voies ferrées de quai (1 mètre) exploitées par la Compagnie des Tramways. 9 grues électriques triphasées, dont 8 de 3 tonnes et 1 de 30 tonnes.

Ils se sont ensuite rendus à l'usine à Gaz. Le président du Conseil d'administration de la Compagnie du Gaz, comte Gauthier Vignal les a aimablement pilotés et les ingénieurs de la Compagnie leur ont donné de nombreuses explications sur le fonctionnement de cette usine admirablement outillée ; les charbons anglais venant du port sont automatiquement déchargés dans de vastes silos en béton armé ; le charbon est pesé automatiquement, transporté à la partie supérieure des fours ; ceux-ci sont chargés et déchargés mécaniquement.

Des remerciements chaleureux ont été adressés par le Comité, aux Compagnies de Chemin de fer et aux Sociétés qui avaient si aimablement reçu l'association, et aux camarades qui avaient organisé les transports, les logements, les visites. Le seul regret laissé par la tournée a été que le délai trop court n'ait pas permis de profiter suffisamment de toutes les visites prévues.

III

PROCES-VERBAUX

DES

DES SÉANCES du COMITÉ

Séance du lundi 29 avril 1912

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

Présents : MM. BERTRAND, BOUTTEVILLE, CHESNEAU, DEBÈS, HECKER, DE JOLY, MEUNIER, TARTRAT.
Absents et excusés : MM. ARMAND, AUBIN, BUISSON, CLAVEL, LEPRINCE-RINGUET, MONESTIER, PAINVIN, SARTIAUX.

M. LE PRÉSIDENT rend compte de la suite donnée aux délibérations antérieures relatives à l'organisation du service de l'hydraulique agricole et à la répartition entre les départements ministériels des croix de la Légion d'honneur.

M. LE PRÉSIDENT propose de discuter le programme de la tournée d'automne.

M. HENRY donne lecture du projet de programme qu'il a préparé pour la tournée à faire en septembre dans le Midi de la France ; il comporte la visite des grands chantiers actuellement en activité : travaux du port de Marseille, canal de Marseille au Rhône, ligne de Miramas à l'Estaque, celle des arsenaux et chantiers de Toulon à la Seyne, ainsi qu'une pointe sur la ligne de Nice à Sospel.

Le Comité adopte ce programme, après y avoir apporté quelques modifications de détail.

M. LE PRÉSIDENT communique au Comité les observations qu'il a reçues de plusieurs camarades relativement à la date de la tournée ; divers Conseils généraux ouvrent leurs sessions le 23 septembre ; d'autre part, la tournée se faisant dans le Midi, il est nécessaire de la placer après la saison chaude. En faisant commencer le voyage le 16 et en le terminant le 21, on donnera satisfaction au plus grand nombre des camarades ; ceux qui doivent rejoindre leur poste pour le 23 septembre pourront très probablement suivre toute la tournée.

Le Comité adopte cette date ; il décide d'insérer au prochain bulletin le programme de la tournée ; une circulaire sera envoyée en juin pour recueillir les inscriptions et demandes de permis.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre de M. Leprince-Ringuet demandant qu'une démarche soit faite par le P. C. M. en vue d'obtenir la révision des allocations allouées en vertu de l'article 2 du décret du 23 novembre 1907 aux ingénieurs des mines. M. Leprince-Ringuet fait observer que le moment semble venu de faire pour les Mines ce qui a été fait pour les Ponts et Chaussées, il y a quelques années. « La suppression des allocations nécessitées par le maintien des émoluments acquis aux ingénieurs chargés des Services d'intérêt local (disposition transitoire de l'article 5 du décret du 23 novembre 1907) se fait, dit-il, sentir chaque année et doit actuellement laisser un excédent assez sérieux disponible pour l'amélioration de la situation des ingénieurs chargés de services importants ».

M. LE PRÉSIDENT ajoute qu'il se renseignera au Ministère afin de connaître la situation exacte.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître qu'un projet de loi modifiant le régime des pensions civiles va être mis en discussion à la Chambre des députés. Il a examiné avec soin ce projet de loi dont les dispositions ne lui paraissent pas porter atteinte aux intérêts des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

M. DEBÈS fait remarquer que, puisque le Parlement étudie une modification du décret de 1853, relatif à l'organisation des pensions civiles, le moment serait peut-être venu de demander que l'article 16 de ce décret soit modifié de manière à porter à un mois la durée du congé normal avec traitement.

Quelques membres font observer qu'une modification aux droits des veuves serait aussi très désirable.

Bien que le projet ne soulève aucune question spéciale aux ingénieurs, le Comité décide que la question sera examinée à une prochaine séance.

Le Comité fixe au lundi 30 juin la date du prochain dîner avant lequel le Comité se réunira suivant l'usage.

La séance est levée à 3 heures.

Pour le secrétaire,
R. HECKER.

Le Président,
C. COLSON

Séance du 10 juin 1912.

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

Présents : MM. ARMAND, AUBIN, BERTRAND, CHESNEAU, DEBÈS, HECKER, LEPRINCE-RINGUET, MEUNIER.

Absents et excusés : MM. BOUTTEVILLE, BUISSON, CLAVEL, HENRY, DE JOLY, MONESTIER, PAINVIN, SARTIAUX, TARTRAT.

M. LE PRÉSIDENT rend compte d'une démarche qu'il a faite auprès de M. le Ministre de l'Agriculture, relativement à l'organisation du service de l'hydraulique agricole, organisation qui a fait l'objet de récentes délibérations du Comité ; il a appelé l'attention de M. le Ministre de l'Agriculture sur cette importante question ; il a reçu l'assurance que la question serait soigneusement étudiée et M. le Ministre lui a exprimé l'intention de le convoquer à nouveau pour en parler.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'un projet de circulaire préliminaire rédigé par M. Henry en vue de la prochaine tournée dans le Midi ; ce projet est adopté après discussion, et il est décidé que la circulaire sera envoyée dans le plus bref délai possible à tous les camarades.

M. DEBÈS communique au Comité quelques indications relatives aux retraites accordées aux agents des chemins de fer de l'État ; il exprime le vœu que des dispositions analogues soient appliquées aux fonctionnaires des autres administrations.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître qu'il suivra la discussion qui s'engagera au Parlement sur le nouveau projet de loi relatif aux retraites ; il fera à ce sujet les démarches nécessaires.

En ce qui concerne les retraites des agents des chemins de fer, la loi de 1910 les rend sur tous les réseaux bien plus avantageux que celles des fonctionnaires. Il est évident que tôt ou tard l'État sera obligé de faire pour tout son personnel l'équivalent de ce qu'il a cru pouvoir imposer aux Compagnies, mais ce sera une charge énorme pour le budget.

M. LE PRÉSIDENT rend compte des démarches qu'il a faites auprès de M. le Directeur du personnel, comme suite à la demande présentée à la dernière séance par M. Leprince-Ringuet (allocations aux ingénieurs des Mines chargés de services importants) ; il fait connaître que d'autre part on lui a demandé d'appuyer une démarche faite directement auprès de M. le Directeur du personnel, par les Ingénieurs des Mines attachés à Paris uniquement au Service du Contrôle des chemins de fer. Ces derniers recevront probablement une indemnité annuelle de 1.500 francs, comme les ingénieurs des Ponts spécialisés dans le Contrôle. En ce qui concerne les autres services importants, on répartira le plus tôt possible les disponibilités qui se présenteront à mesure que des réductions de traitement seront effectuées dans les services anciens particulièrement avantageux.

M. LEPRINCE-RINGUET exprime le vœu que les services de province ne soient pas moins bien partagés au point de vue du traitement, que les services de Paris, lesquels sont préférés par beaucoup de camarades même à titre égal.

Le Comité décide de se réunir le lundi 22 juillet à 2 heures.

La séance est levée à 7 heures 1/2.

Pour le Secrétaire,
R. HECKER.

Le Président,
C. COLSON.

Séance du 22 juillet 1912.

La séance est ouverte à 1 h. 3/4 sous la présidence de M. COLSON.

Présents : MM. BERTRAND, BOUTTEVILLE, CHESNEAU, DEBÈS, HECKER, HENRY, DE JOLY, MEUNIER, TARTRAT.

Absents et excusés : MM. ARMAND, AUBIN, BUISSON, CLAVEL, LEPRINCE-RINGUET, MONESTIER, PAINVIN, SARTIAUX.

M. LE PRÉSIDENT donne connaissance d'une lettre par laquelle M. Leprince-Ringuet signale le maintien à 50 0/0 du montant des retenues opérées sur les indemnités allouées aux ingénieurs des Mines par le Ministère du Travail. Il ajoute qu'il a appelé l'attention de l'administration sur cette anomalie en désaccord avec les récentes déclarations du Ministre. Il a été informé que l'administration s'occupe d'y remédier.

M. LE PRÉSIDENT fait connaître le résultat des démarches qu'il a entreprises en exécution du vœu émis par le Comité dans sa séance du 25 mars au sujet du contingent du Ministère des Travaux publics dans les croix sans traitement de la Légion d'honneur. L'intervention active de M. le Ministre a amené un résultat dépassant nos espérances et une loi, attribuant aux Travaux publics un important contingent supplémentaire de décorations, vient d'être promulguée le 17 juillet 1912. Cette augmentation est motivée en partie par des besoins autres que ceux qui concernent les fonctionnaires, mais en partie aussi par l'étendue nouvelle des attributions des ingénieurs. Le Président de l'Association a été exprimer sa gratitude au Ministre.

Une discussion s'engage alors sur les conditions dans lesquelles un ingénieur ordinaire vient d'être révoqué après avis du Conseil général des ponts et chaussées. Le Comité estime que cette révocation doit entraîner pour celui qui en a été l'objet radiation des listes du P. C. M.

M. BOUTTEVILLE fait connaître qu'à la suite de l'incident ayant entraîné cette révocation, les conditions de l'engagement des Polytechniciens entrant à l'École des ponts et chaussées au titre colonial vont être précisées ; il sera spécifié que les six années de service qu'ils doivent aux colonies seront exigibles pendant les douze premières années suivant leur nomination au grade d'ingénieur.

M. BOUTTEVILLE fait connaître que conformément à l'avis émis par le Comité, il a représenté concurremment avec le Secrétaire, l'Association au XII^e Congrès international de navigation. Le P. C. M. s'est uni à la délégation du Ministère des Travaux publics pour recevoir à Philadelphie divers ingénieurs étrangers parmi lesquels le général Bixby, chef du corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis et ancien élève de l'Ecole des ponts et chaussées. Cette réception a été empreinte de la plus grande cordialité.

M. HENRY donne connaissance du programme détaillé qu'il a préparé pour la tournée de septembre. Après échange d'observations, ce programme est approuvé et le Comité décide qu'il sera envoyé avant la fin de juillet aux membres du P. C. M. Le Comité prend ensuite diverses dispositions en vue de la publication dans les annales des Ponts et Chaussées de notices sur les travaux qui seront visités, conformément à l'invitation que son président a reçue du Ministre.

Le Comité décide de ne plus se réunir avant le mois d'octobre et réserve à son président le soin de le convoquer à cette époque.

La séance est levée à 3 heures.

Le Secrétaire,
G. DE JOLY.

Le Président,
C. COLSON.

IV

AVIS DIVERS

1^o RENOUVELLEMENT PARTIEL DU COMITE

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

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

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

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

« *Elles doivent indiquer les nom, grade et résidence du ou des candidats proposés, constater leur acceptation et porter la signature des Sociétaires qui font la présentation avec indication de leur adresse.*

« ART. 10. — *Le Comité porte à la connaissance des Sociétaires, 15 jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale, toutes les propositions de candidatures qui lui sont parvenues dans les délais et conditions fixés par l'article 9.* »

Les membres sortants du Comité, à remplacer en 1912 sont :

Membres résidant à Paris :

MM. Colson, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées.

Busson, Elève Ingénieur des Ponts et Chaussées (devenu ingénieur à Toulon).

Membres résidant hors Paris :

MM. Aubin, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Clavel, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Hecker, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Leprince-Ringuet, Ingénieur en Chef des Mines.

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

En outre, M. l'Inspecteur général Meunier, démissionnaire à partir du mois de janvier 1913, devra être remplacé conformément aux statuts par un ingénieur résidant à Paris qui siègera au Comité jusqu'au début de 1915, expiration normale des pouvoirs de son prédécesseur.

Les propositions de candidature devront être adressées avant le 1^{er} décembre à M. G. DE JOLY, secrétaire du Comité, 43, avenue du Trocadéro, Paris (16^e) et comporter les indications exigées par l'article 9 de notre règlement intérieur.

2^o RENOUVELLEMENT ANNUEL DES ABONNEMENTS COLLECTIFS

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

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

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

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

Les abonnés inscrits en premier pourront, s'ils en font expressément la demande, recevoir direc-

tement de l'éditeur les publications, à charge par eux de faire eux-mêmes la confection des paquets, le collage de toutes les étiquettes intérieures et extérieures, la pesée de chaque fascicule, et de tenir compte des changements éventuels d'adresses des abonnés suivants.

Cet envoi direct ayant pour effet d'économiser à l'Association des frais de mise sous bandes et de timbres, le prix des abonnements sera réduit légèrement pour les premiers de séries qui le réclameront comme il est indiqué ci-après.

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

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

Les frais généraux du service sont supportés en majeure partie par l'Association ; toutefois, l'Assemblée générale du 18 janvier 1908 a décidé qu'une partie de ces frais serait à la charge des abonnés.

Le tableau ci-dessous montre la progression des abonnements collectifs depuis 1904, année de la création du service :

Années	Nombre de membres ayant souscrit des abonnements	Nombre de services faits	Nombre de périodiques édités
1904	127	272	27
1905	137	450	47
1906	145	498	45
1907	171	563	45
1908	186	653	54
1909	198	671	53
1910	201	710	50
1911	229	757	49
1912	235	758	47

Le service fait en 1912 se décompose ainsi :

	Abonnés
Aréophile	3
Annales des Ponts et Chaussées (complètes)	11
Annales des Travaux publics en Belgique	6
Art et décoration	20
Bulletin de la Commission du Congrès international des chemins de fer	6
Cahiers de la quinzaine	5
Comptes rendus de l'Académie des Sciences. Correspondant	4
Economiste français	11
Fémina	34
Génie civil	32
Grande Revue	81
Houille blanche	6
Illustration	7
Industrie électrique	89
Intermédiaire des chercheurs et curieux	8
Lumière électrique	8
Mémoires et Comptes rendus de la Société des Ingénieurs civils de France	10
Mercur de France	3
	16

Abonnés

Modes (Les)	5
Musica	5
Nature	33
Nouvelles annales de la construction	6
Revue (Ancienne Revue des Revues)	14
Revue des Deux-Mondes	66
Revue financière universelle	3
Revue générale des chemins de fer	23
Revue générale des Sciences pures et appliquées	30
Revue hebdomadaire	27
Revue d'hygiène et de police sanitaire	3
Revue de mécanique	7
Revue de Métaphysique et de Morale	3
Revue de Paris	59
Revue Politique et Parlementaire	27
Revue Scientifique (Revue rose)	16
Revue universelle des Mines et de la Métallurgie	4
Technique aéronautique	5
Technique moderne	8
Tour du monde	7
Vie automobile	5
Engineering	9
Graphic	5
Studio	6
liegende Blatter	5
Woche (die)	8
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn Verwaltung	4
Zeitschrift des Vereines der deutschen Ingenieure	5

Il importe, au plus haut degré, d'éviter les irrégularités dans la transmission, dont quelques camarades se sont plaints. Le comité insiste vivement auprès de tous, pour que les plus grands efforts soient faits pour éviter des retards qui compromettraient le succès d'une organisation si appréciée. Tous les membres de l'Association sont instamment priés de ne pas dépasser le délai d'une semaine pendant lequel chacun a le droit de garder les numéros destinés à être transmis à d'autres et de prendre toutes les précautions pour éviter qu'ils soient salis ou détériorés.

Il est arrivé quelquefois que la superposition de plusieurs fiches d'adresse a provoqué leur décollement, et, par suite, un envoi des périodiques en fautive direction. Pour éviter cet inconvénient, il est recommandé aux abonnés d'arracher de l'enveloppe, autant que faire se pourra, les fiches précédemment collées.

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

La première colonne doit indiquer par leur numéro (pris sur la liste ci-après), les périodiques demandés. Les abonnés qui désirent soit recevoir un périodique le premier, soit le recevoir le dernier pour le conserver, doivent faire connaître ce désir dans la 2^e ou dans la 3^e colonne, selon qu'ils en font, une condition absolue ou qu'ils entendent

maintenir leur abonnement, même s'ils ne pouvaient pas recevoir satisfaction sur ce point.

L'attention de nos camarades est appelée sur l'intérêt qu'il y a, pour le succès de la combinaison, à ne pas poser de conditions absolues trop restrictives.

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

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

Les demandes doivent être adressées AVANT LE 15 NOVEMBRE, TERME DE RIGUEUR, à M. Maillot, agent-comptable, 70, rue du Cherche-Midi, Paris (VI^e).

Les camarades abonnés qui désirent continuer leurs abonnements dans les mêmes conditions qu'en 1912, sont priés de le faire connaître à notre Agent-Comptable, soit par l'envoi de la carte-postale, soit par lettre. Il sera entendu que ceux qui n'auront pas écrit ne recevront rien.

SPÉCIMEN DE DEMANDE

Prière aux premiers de série, d'indiquer par la lettre D, s'ils désirent recevoir directement la publication de l'éditeur.

NUMÉROS DES PÉRIODIQUES DEMANDÉS (par ordre de préférence dans chaque ligne)	CONDITIONS absolues de l'ABONNEMENT	DESIRERATA
7 ou 18 ou 48 ou 56 ou 96		
2 ou 5 ou 6 ou 10 ou 47 ou 60		
12 ou 69 ou 87 ou 100 ou 158		
8 ou 23 ou 37 ou 53 ou 173		
28 ou 32 ou 38 ou 46 ou 59 ou 63		
11 ou 34 ou 56		
110 ou 112 ou 126 ou 153		
62 ou 88 ou 93 ou 94		
54 ou 78 ou 101		
Adresse :		Signature :

LISTE DES PÉRIODIQUES proposés pour les abonnements collectifs

En 1913

L'expérience acquise permet aujourd'hui de fixer d'avance les conditions de l'abonnement, pour tous

les périodiques pour lesquels le nombre des abonnés atteint au moins quatre. Pour tenir compte du vote de l'Assemblée générale de 1908 rappelé ci-dessus, quelques prix ont dû être un peu relevés. Ils seront fixés de la manière suivante :

Prix des publications	Premier	Suivants	
		Sans conserver	Dernier en conservant
De 10 ou 11 fr.	3 fr.	2 fr.	5 fr.
12 à 15	4	2	6
16 20	5	3	8
21 25	6	4	10
26 30	8	5	12
31 35	9	6	14
36 40	10	7	16
41 45	11	8	18
46 50	12	9	20
51 56	13	10	22

— Toutefois, lorsque l'abonné inscrit en premier recevra directement, sur sa demande, la publication de l'éditeur, le prix de son abonnement sera le même que celui fixé pour les abonnés venant en seconde ligne.

Lorsque le nombre des demandes pour une publication n'atteindra pas quatre, il sera nécessaire de relever un peu les prix et les demandeurs seront avisés des conditions dans lesquelles le service pourra leur être fait ; ils devront faire connaître s'ils maintiennent leur demande dans ces conditions.

Pour la seule publication dont le prix excède 56 francs (*Zeitschrift des Vereines der deutschen Ingenieure* : 75 francs), le prix sera également fixé lorsque le nombre des demandes sera connu.

En raison des difficultés éprouvées pour les abonnements à l'« *Economiste Français* » et à la « *Revue Générale des chemins de fer* », et notamment de la multiplicité des demandes tendant, d'une part, à être premier abonné à l'*Economiste*, et d'autre part, à conserver la *Revue des chemins de fer*, les prix d'abonnement à ces deux publications seront fixés ainsi qu'il suit :

Pour l'*Economiste français* :

Séries de				
2 abonnés		3 abonnés		
1 ^{er}	2 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e
22 fr.	18 fr.	16 fr.	14 fr.	10 fr.

séries dont les fascicules ne sont pas conservés.

Pour la *Revue Générale des Chemins de fer* :

Séries de				
2 abonnés		3 abonnés		
1 ^{er}	2 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e
10 fr.	17 fr.	8 fr.	6 fr.	14 fr.

séries dont les fascicules sont conservés.

Ces prix ne s'appliquent pas aux séries comportant plus de 3 abonnés ou dont les fascicules sont conservés (*Economiste français*) ; pour ces séries, les prix du tarif général sont applicables.

N ^{os} A RAPPELER	TITRE DES PUBLICATIONS	NOMBRE DE N ^{os} PAR AN	PRIX Francs
1^o Publications en Langue française.			
1...	Aérophile (P).....	24	15
2...	Annales des Ponts et Chaussées (complètes)	6	40
3...	— — — (mémoires et documents)	6	33
4...	— des Travaux publics de Belgique.....	6	21
5...	Art décoratif (P)	12	20
6...	Art et décoration	12	22
7...	Bulletin de la Commission du congrès int ^{al} des chemins de fer	12	30
8...	Comptes rendus de l'Académie des Sciences	52	40
9...	Correspondant (le).....	24	35
10...	Cosmos (le).....	52	25
11...	Documents du Progrès (Les).....	12	10
12...	Economiste français (P).....	52	40
13...	Femina	24	12
14...	Génie civil (le).....	52	38
15...	Grande revue (la)	24	30
16...	Houille blanche (la).....	12	20
17...	Illustration (P).....	52	38
18...	Industrie électrique (P).....	24	26
19...	Intermédiaire des chercheurs et curieux (P).....	36	18
20...	Lumière électrique (la).....	52	50
21...	Mémoires et Comptes rendus de la S ^{te} des Ing ^{rs} civils de France	12	42
22...	Mercure de France	24	25
23...	Modes (les).....	12	24
24...	Mois scientifique et industriel.....	12	25
25...	Musica	12	13
26...	Nature (la).....	52	25
27...	Nouvelles annales de la Construction.....	12	20
28...	Nouvelle revue (Juliette Adam)	24	47
29...	Revue (la) (ancienne Revue des Revues).....	24	26
30...	— Bleue	52	30
31...	— des Deux-Mondes.....	24	56
32...	— financière universelle	12	20
33...	— Générale des chemins de fer.....	12	27
34...	— — des Sciences pures et appliquées.....	24	27
35...	— hebdomadaire (la).....	52	20
36...	— d'Hygiène et de Police sanitaire.....	12	27
37...	— internationale des Sociétés secrètes.....	12	20
38...	— de Mécanique.....	12	38
39...	— de Métallurgie.....	12	40
40...	— de Métaphysique et de Morale	6	15
41...	— de Paris.....	24	54
42...	— Politique et parlementaire.....	12	30
43...	— Scientifique (revue rose).....	52	30
44...	— Universelle des Mines et de la Métallurgie.....	12	35
45...	Technique aéronautique.....	24	20
46...	Technique moderne (la)	12	20
47...	Tour du Monde (le).....	52	28
48...	Vie automobile (la)	52	20
2^o Publications en Langue anglaise.			
49...	Engineering	52	50
50...	Graphic	52	46
51...	Studio (the)	12	22
3^o Publications en Langue allemande.			
52...	Centralblatt der Bauverwaltung.....	104	20
53...	Fliegende Blätter.....	52	20
54...	Gluckauf	52	35
55...	Woche (die).....	52	30
56...	Zeitschrift des Vereines der deutschen Ingenieure.....	52	75
57...	Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn Verwaltung.....	104	30

V

ANNEXES

NOTE SUR LES DONN ET LEGS

reçus par

la Société amicale de secours des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

La Société amicale de secours des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, scur aînée du P. C. M., reconnue comme établissement d'utilité publique par décret du 18 août 1868, a, chaque année, à faire face à des charges nouvelles, en raison du nombre toujours croissant des familles qui sollicitent ses secours.

Elle y a été fort heureusement et très largement aidée, dans ces dernières années, par de généreux bienfaiteurs dont il importe que la mémoire ne tombe pas en oubli.

Le Corps des ingénieurs, doit, à cet égard, une reconnaissance toute particulière à Mme Davaine (née Denisart), veuve d'un ingénieur en chef des ponts et chaussées, décédée elle-même le 1^{er} avril 1908, qui, de son vivant, avait fait don à la Société amicale, en 1905, d'une somme de 50.000 francs, et qui, par testament, lui a fait ensuite un legs dont la Société a recueilli, en 1911, le produit net, montant à 38.314 fr. 30. C'est donc d'une somme totale de 88.314 fr. 30 que le capital de la Société amicale s'est accru, du fait de cette double et magnifique libéralité de Mme Davaine.

Il a paru à la Société amicale intéressant de récapituler à cette occasion les dons et legs reçus par elle depuis qu'elle est reconnue d'utilité publique et elle a recours à la publicité du Bulletin du P. C. M. pour porter à la connaissance de tous nos camarades le relevé qui suit :

I. DONN

1870-1899 :

Total des dons reçus dans cette périodeFr. 19.438 45

1900 :

Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	52 »	
Don de M. Huët	500 »	
	<hr/>	552 »

1901 :

Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	40 »	
Don de M. Huët	500 »	
	<hr/>	540 »

1902 :		
Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	40 »	
Don de M. Lorieux (insp. général des Mines)	1.000 »	
Don de M. Vivenot	100 »	
Don de M. Huët	500 »	
	<hr/>	1.640 »
1903 :		
Don anonyme	1.000 »	
Don de M. Huët	500 »	
	<hr/>	1.500 »
1904 :		
Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	80 »	
Don anonyme	2.000 »	
Don anonyme	500 »	
Don de M. Huët	500 »	
	<hr/>	3.080 »
1905 :		
Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	90 »	
Don du P. C. M.....	350 »	
Don de Mme Davaine	50.000 »	
Don anonyme	500 »	
Don de M. Huët	500 »	
	<hr/>	51.440 »
1906 :		
Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	40 »	
Don de l'Association amicale des ingénieurs, anciens-élèves de l'Ecole des P. C.	387 10	
Don de M. Huët	500 »	
	<hr/>	937 10
1908 :		
Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	20 »	
Produit du bal des Ponts et Chaussées	1.000 »	
	<hr/>	1.020 »
1909 :		
Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	20 »	
Produit du bal des Ponts et Chaussées	300 »	
Don de Mme Lorieux, en mémoire de son mari, inspecteur général des Mines	1.000 »	
	<hr/>	1.320 »
1910 :		
Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	70 »	
Produit du bal des Ponts et Chaussées	150 »	
Don de MM. Cordier fils, en mémoire de leur père....	100 »	
	<hr/>	320 »
1911 :		
Ensemble des dons inférieurs à 100 fr.....	70 »	
Produit du bal des Ponts et Chaussées	600 »	
	<hr/>	670 »
Total des dons....		<hr/> <hr/> 82.457 55

II. — LEGS

1° Rappel des legs antérieurs à 1900 :

Legs Daniel	Fr. 10.521 40
Legs Brame	14.000 »
Legs Rousselle	16.000 »
Legs Trautmann	10.730 15
Legs Giffard	30.285 »
Legs Roussel-Galle	1.000 »
Legs Leforestier	4.322 »
Legs Piet (grevé d'un usufruit	52.500 »
	<hr/>
	139.358 85

2° Legs reçus de 1900 à 1911 :

Legs André	3.000 »
Legs Olry de Labry.....	3.000 »
Legs Parandier	1.000 »
Legs Huet	15.928 80
Legs Davaine	38.314 30
	<hr/>
	61.243 10
Total des legs	<hr/>
	200.601 95
	<hr/>
Total des dons et legs	283.059 50

