

BULLETIN DU P. C. M.

PARAISANT SIX FOIS PAR AN

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

DES

Ingénieurs des Ponts et Chaussées
et des Mines

SIÈGE SOCIAL

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
28, Rue des Saints-Pères, PARIS



CHARLES-LAVAUZELLE & C^{IE}

Éditeurs militaires

PARIS, Boulevard Saint-Germain, 124

LIMOGES, 62, Avenue Baudin | 53, Rue Stanislas, NANCY

SOMMAIRE

- I. — Légion d'honneur.
 - II. — Changements dans la liste des ingénieurs.
 - III. — Procès-verbal de la séance du 27 octobre 1926 du Comité.
 - IV. — Note au sujet des tournées.
 - V. — Abonnements collectifs pour 1927.
 - VI. — Publications des congrès de la route et de la navigation.
 - VII. — Demande de personnel pour l'Afrique occidentale française et la Nouvelle-Calédonie.
 - VIII. — Compte rendu de la tournée du P. C. M. dans les Causses et les Gorges du Tarn.
 - IX. — Brochure sur le voyage en Corse organisé par le P. C. M.
-

I

Légion d'honneur

Ont été promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Officiers.

MM.

CALTAUX, inspecteur général des mines.
VICAIRE (Jules), inspecteur général des
ponts et chaussées.

Chevaliers.

DAVAL, ingénieur en chef des mines
GEX, ingénieur en chef des ponts et
chaussées.

MM.

LE BOURHIS (Pierre), ingénieur en chef
des ponts et chaussées.
RABUT, ingénieur en chef des ponts et
chaussées.
BRUNET (Léon), ingénieur des ponts et
chaussées.
CHAION, ingénieur des ponts et chaussées.
LUZINIER, ingénieur des ponts et chaus-
sées.
OUTREY, ingénieur des ponts et chaus-
sées.

II

Changements dans la liste des ingénieurs

A. — ADHÉSION A L'ASSOCIATION.

SOCIÉTAIRES PERPÉTUELS.

MM.

PHILIPPE (René), I. C. P.
HINSTIN, I. O. P.

LIEZ, I. O. P.
TOUBIN, I. O. P.

B — DÉMISSIONNAIRE DE L'ASSOCIATION.

M. COLLIN, I. C. P.

C. — DÉCÈS.

MM.

LAX, I. G. P. en retraite.
MODELSKI (Edmond), I. G. P. en retraite.

NICOLAS (Edouard), I. G. P. en congé.

D. — PROMOTIONS ET MUTATIONS.

PROMOTIONS.

Ponts et chaussées.

Par décret en date du 19 septembre 1926, les inspecteurs généraux des ponts et chaussées de 2^e classe dont les noms suivent ont été promus à la 1^{re} classe de leur grade :

MM.

LORIEUX (Edmond).
TROTÉ (Charles).

Par décret en date du 19 septembre 1926, les ingénieurs en chef des ponts et chaussées hors classe dont les noms suivent ont été nommés inspecteurs généraux des ponts et chaussées de 2^e classe :

MM.

DELPIE (Jean).
LE ROUX (Nicolas).

En exécution d'un décret en date du 7 octobre 1926, M. AROLES (Jules), ingénieur en chef des ponts et chaussées hors classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite, prendra le titre d'inspecteur général des ponts et chaussées honoraire.

Par décret en date du 25 août 1926, les ingénieurs des ponts et chaussées de 1^{re} classe dont les noms suivent ont été nommés ingénieurs en chef de 2^e classe des ponts et chaussées :

MM.

NAUD (Eugène).
GREX (Raymond).
GRELOT (Louis).

Par décret en date du 17 août 1926, les élèves ingénieurs des ponts et chaussées dont les noms suivent ont été nommés ingénieurs des ponts et chaussées de 3^e classe :

MM.

DURIPAIRE (Pierre).

des ponts et chaussées les anciens élèves de l'École polytechnique dont les noms suivent

SERVICE MUNICIPAL

MM

HIMM (Marie Jacques)
DHERSE (Louis)
LISSINI DI CROS (François)
LIGORI (Henri)
VIGNONITH (Remi)
CARPENTIER (Pierre)
GOLPY (Raymond)
CHABANNE (Leon)
LAMOUROUX (François)
DUTHIELL (Jean)
MACAREZ (Jean)
CADENAT (Paul)
ALIX (Pierre)
BOURGIN (André)
CHOLLET (Jean)

SERVICE COLONIAL

MM

PELAARD CONSIDÈRE (Roger)
CHEVEREAUX (Pierre)
IESCANNE (Maurice)
JOUBERT (Pierre)
LAZARD (Raymond)
LE GORGEU (Victor)

Mines.

Par décret en date du 7 octobre 1926 les ingénieurs des mines de 1^{re} classe dont les noms suivent ont été nommés ingénieurs en chef des mines de 2^e classe

MM

DEWAY (André)
SCHIFF-SCHURWSKY (Leon)

Un décret en date du 7 octobre 1926 les anciens ingénieurs des mines dont les noms suivent ont été nommés ingénieurs des mines de 3^e classe

MM

AROT (Eugène)
NEUFER (Louis)
DUCHYON (Auguste)
LABOIN (Robert)
MURVOY (Jean)
GUTHRIEUX (André)

MATHERON (Jean)
PEIRY (Paul)
SCHUL (André)
TRUFFOT (Jean)
DETHAID (Pierre)
VITANO (Vincent)
WICKET (Marcel)
PEUSSIER (Jacques)
BEAUDELAIRE (Jean)
CALLET (Pierre)
REBOIT (Maurice)
MANN (Marcel)
VASSEUR (Pierre)
GRY (Maurice)
LEMAIRE (René)
CARRI (Joseph)
ROSTAND (Georges)
ARON (Ernest)

Par décret en date du 18 octobre 1926 a été fixée au 1^{er} octobre 1926 la date à laquelle prendront rang en qualité d'élèves ingénieurs des ponts et chaussées les anciens élèves de l'École polytechnique dont les noms suivent nommés ce grade par décret du 16 septembre 1925

SERVICE MUNICIPAL

MM

PASCAL (Marcel)
LE HUIBL (René)
ROBINSON (Frédéric)
COITARD (Henri)
BRUNOR (André)
COADOU (Jean)
CORBOVIER (Anatole)
FAVIER (Pierre)
BOYVONNE (Camille)
LECOMTE (Maurice)
DELAURE (Jean)
LEHMANN (Paul)

SERVICE COLONIAL

MM

COUETON (Jean)
JIZLE (Jacques)
CUNEO (Antoine)
LEVY (Gilbert)
DEROCHER (Guy)
LAPERON (André)
FELIX (Henri)

Par décret en date du 16 septembre 1926 ont été nommés élèves ingénieurs

Par décret en date du 24 octobre 1926, a été fixée au 1^{er} octobre 1926 la date à laquelle prendront rang, en qualité d'élèves ingénieurs des mines, les anciens élèves de l'Ecole polytechnique dont les noms suivent :

MM.

BICHELONNE (Denis).
ADAM (Pierre).
VIEUX (Raymond).

Par décret en date du 16 septembre 1926, ont été nommés élèves ingénieurs des mines les anciens élèves de l'Ecole polytechnique dont les noms suivent :

MM.

PARISOT (Georges).
ARMAND (Louis).
MALCOR (Henri).

MUTATIONS.

a) CONGÉ HORS CADRE.

M. ANTOINE (Aristide), I. O. P.

b) DÉMISSIONS.

MM.

QUARRE (Louis), I. O. P.
CHARRON (Henri), I. O. P.

c) RETRAITE.

MM.

DE LARMINAT, I. G. P.
AROLAS (Jules), I. C. P.
HUET (Jules)
MATHIEU (Félicien), I. C. P.
RABY (Edouard), I. O. P.

E. — CHANGEMENTS D'ADRESSE ET DE RÉSIDENCE.

Ponts et chaussées.

INGÉNIEURS EN CHEF.

MM.

DE BERGH, 244, boulevard Saint-Germain, Paris.
BOULLOCHE, 244, boulevard Saint-Germain, Paris.
COLLIN, 244, boulevard Saint-Germain, Paris.
CONCHE, administrateur délégué de la Société pour la construction et l'entretien des routes, 1, rue Jules-Lefèvre, Paris (9^e).
HERRMANN, 83, boulevard de Courcelles, Paris (8^e).
LAUTENOIS, ancien évêché, Troyes.

INGÉNIEURS.

MM.

AMOND, service des forces hydrauliques du Sud-Ouest, Toulouse.
ALFANO, 116, boulevard Raspail, Paris (6^e).
ARNOULD, Saïgon (Indochine).
BAUDELAIRE, Saint-Julien (Haute-Savoie).
BERTRAND, Barcelonnette (Basses-Alpes).
BIGOT, Yannes.
CALÈS, Sarreguemines (Moselle).
CALLET, SENS.
DEYMIÉ, Pavillon de la navigation, quai de La Bourdonnais, Paris (7^e).

MM.

DUREPAIRE, Ecole supérieure d'électricité, rue Violet, Paris (15^e).
GÉNY, Sarrebourg (Moselle).
LACOSTE, Dakar (Sénégal).
LAMORRE, 56, rue Saint-Jean, Montluçon (Allier).
LAPEBIE (Jean), 2, place Edit-de-Nantes, Nantes.
LEMAIRE, Compiègne.
LITZ, 10, boulevard Godefroy-de-Bouillon, Nancy.
MARY, travaux hydrauliques de la marine, Brest.
MATHÉRON, Ecole supérieure d'électricité, rue Violet, Paris (15^e).
MOREL, travaux hydrauliques de la marine, Toulon.
MOYSE, Dunkerque.
OUTREY, 1, boulevard de Châtillon, Boulogne-sur-Mer.
PELISSIER, Montauban.
PETRY, Quimper.
PEYRE, Bamako (Soudan).
QUESNEL, Verdun.
RABY, villa des Roses, n° 3, 103, rue du Bac, Asnières (Seine).
REROLLE, Autun.
ROSTAND, Nancy.
SCHUL, Ecole supérieure d'électricité, rue Violet, Paris (15^e).
TESTE, Service du port autonome, Le Havre.

TROFFOT, Grenoble.
VASSEUR, travaux hydrauliques de la ma-
rine, Cherbourg.
VAUBOURDOLLE, 69, rue Desnouettes, Pa-
ris (15^e).
WECKEL, Rabat (Maroc).

Mines.

INGÉNIEURS EN CHEF

MM.

GAMÈRE, Douai.

STOUVENOT, mines domaniales françaises
de la Saire, à Paris.

INGÉNIEURS.

MM.

DUMAS, Tananarive (Madagascar).
THIBAUT, Metz.

III

Procès-verbaux des séances du Comité

SÉANCE DU 27 OCTOBRE 1926.

Présents : MM. DUSUZEAU, PARENT, DE ROUVILLE, OUTREY, EPINAY, DURRINGER, FRESNAIS DE COUTARD, LANG, DUPIN, CHAMPSAUR.

Excusés : MM. GALLIOT, LUDINART, JACQUET, BEAUFRÈRE, SIMONNET.

Rectificatif aux procès-verbaux des 3 et 18 mai 1926 :

Ajouter M. FRESNAIS DE COUTARD à la liste des membres présents.

Secrétariat.

LE PRÉSIDENT fait connaître que M. DUPIN, envoyé en mission au Japon, cessera d'assurer le service du secrétariat à partir du début de novembre, M. CHAMPSAUR accepte de faire l'intérim jusqu'aux élections de janvier.

Renouvellement du Comité.

LE PRÉSIDENT fait connaître que MM. WAHL, ingénieur en chef à Mâcon, et GENTHIAL, ingénieur ordinaire à Paris, ont posé leurs candidatures en vue des prochaines élections.

Revision des traitements.

Le Comité procède à un échange de vues sur la question des traitements. Son bureau continuera à suivre cette question de très près, et, en particulier, à se tenir au courant des travaux de la Commission Martin.

Ingénieurs coloniaux.

LE PRÉSIDENT donne connaissance au Comité de lettres reçues de camarades du Maroc, de l'A. O. F. ou de Madagascar. Ces lettres nécessitent des démarches que le Président fera incessamment et dont il rendra compte à la prochaine réunion.

Cotisations.

Après examen d'un projet de budget, le Comité décide de proposer à l'Assemblée générale d'élever les cotisations de cinq francs, pour l'année sociale 1926-1927.

Renouvellement de bons.

M. LANG rappelle au Comité que certains des bons du Crédit National que possède le P. C. M. peuvent être remboursés en janvier prochain. Il demande au Comité s'il y a lieu d'en demander le remboursement.

Le Comité est d'avis qu'il est préférable de conserver ces bons.

Traitement de M. Le Creurer.

Le traitement de M. LE CREURER est fixé à 250 francs par mois, à partir du 1^{er} novembre 1926.

M. Le Creurer sera spécialement chargé du service du *Bulletin*.

La séance est levée à 18 heures.

La prochaine séance est fixée au mardi 16 novembre.

Le Secrétaire,
DUPIN.

Le Président,
DUSUZEAU.

IV

Note au sujet des tournées.

Il est arrivé, pour chacune des tournées organisées par le P. C. M., cette année, que des camarades, après s'être inscrits, ont fait connaître, quelques jours à peine avant la tournée, qu'ils renonçaient à y prendre part, sans, d'ailleurs, retourner pour cela les permis qui venaient de leur être envoyés.

La fréquence de ces défections paraît aller en croissant. Il en résulte que le Comité du P. C. M. se trouve placé dans une situation délicate vis-à-vis des agences avec lesquelles il a traité, et, ce qui est plus fâcheux encore, vis-à-vis des personnalités qui avaient bien voulu se charger de recevoir les visiteurs. Pour la dernière tournée d'Italie, notamment, vingt camarades et huit membres de leurs familles, soit vingt-huit personnes, s'étaient inscrits; treize personnes ont fait défection au dernier moment et plusieurs d'entre elles ont même négligé d'avertir le Comité.

Le Comité, estimant qu'il est nécessaire de remédier à cet état de chose, a arrêté à cet effet les mesures suivantes :

- 1° Il ne sera fait, en principe, qu'une seule tournée par année;
- 2° Pour toute inscription, il sera exigé le versement préalable d'une provision; le solde des frais sera exigible au cours de la tournée;
- 3° En cas de défection tardive, la provision versée restera acquise au P. C. M., à moins que cette défection ne soit justifiée par des motifs exceptionnels, sur lesquels le Comité se réserve de statuer.

Le Comité fixera, pour chacune des tournées :

- 1° Le montant de la provision et l'époque de son versement;
- 2° La date au delà de laquelle toute défection entraînera la perte de la provision.

Ces renseignements seront portés en temps utile à la connaissance des camarades.

LE COMITÉ.

V

Abonnements collectifs pour 1927.

Une circulaire, en date du 28 octobre, a été adressée aux camarades au sujet des abonnements collectifs pour l'année 1927. Cette circulaire donne les indications nécessaires concernant le fonctionnement du service de ces abonnements.

Il est intéressant de compléter la circulaire par les données statistiques suivantes, qui montrent la marche de ce service depuis 1904, année de sa création :

Années.	Nombre de membres ayant souscrit des abonnements.	Nombre de services faits.	Nombre de périodiques différents
1904.	127	272	27
1905.	137	450	47
1906.	145	498	45
1907.	171	563	45
1908.	186	633	54
1909.	198	671	53
1910.	201	710	50
1911.	229	757	49
1912.	235	758	47
1913.	238	759	49
1914.	240	729	45
1915 (1).	78	131	10
1916 (1).	92	197	14
1917 (1).	108	234	16
1918 (1).	120	272	22
1919.	169	418	24
1920.	214	558	31
1921.	245	694	37
1922.	268	811	49
1923.	307	935	59
1924.	337	1.069	62
1925.	349	1.107	63
1926.	369	1.219	64

(1) Service assuré personnellement par M. LE CREURER pendant la guerre.

Le service fait en 1926 se décompose comme suit :

	Nombre des abonnés.
<i>Aéronautique.</i>	4
<i>Annales de l'Energie.</i>	4
<i>Annales politiques et littéraires et Conférences.</i>	45
<i>Annales des Ponts et Chaussées.</i>	6
<i>Annales des Travaux publics de Belgique.</i>	7
<i>Art et les Artistes (I').</i>	4
<i>Art et Décoration.</i>	19
<i>Artisan pratique (I').</i>	9
<i>Bulletin de la Société française de philosophie.</i>	3
<i>Comœdia illustré et le Théâtre.</i>	7
<i>Comptes rendus des séances de l'Académie des Sciences.</i>	4
<i>Construction moderne.</i>	6
<i>Correspondant.</i>	18
<i>Economiste français.</i>	21
<i>Europe nouvelle.</i>	3
<i>Fémina.</i>	29
<i>Génie civil.</i>	77
<i>Houille blanche.</i>	9
<i>Illustration.</i>	183
<i>Illustration économique et financière.</i>	13
<i>Jardin des Modes (Illustration des Modes).</i>	25
<i>Je sais tout.</i>	9
<i>Journal des Economistes.</i>	4
<i>Lectures pour tous.</i>	22
<i>Mercure de France.</i>	40
<i>Miroir des Modes.</i>	25
<i>Les Modes.</i>	8
<i>Mode pratique.</i>	23
<i>Nature.</i>	37
<i>Nos Loisirs.</i>	8
<i>Nouvelle Revue française.</i>	20
<i>Œuvres libres.</i>	13
<i>Omnia.</i>	3
<i>Opinion.</i>	6
<i>Revue des Deux-Mondes.</i>	141
<i>Revue de France.</i>	49
<i>Revue française.</i>	3
<i>Revue générale des chemins de fer.</i>	9
<i>Revue générale de l'électricité.</i>	14
<i>Revue générale des sciences pures et appliquées.</i>	15
<i>Revue hebdomadaire.</i>	21
<i>Revue d'hygiène et de police sanitaire.</i>	3

	Nombre des abonnés.
<i>Revue de métaphysique et de morale</i>	9
<i>Revue mondiale</i>	4
<i>Revue musicale</i>	8
<i>Revue de Paris</i>	78
<i>Revue politique et littéraire (Revue bleue)</i>	3
<i>Revue politique et parlementaire</i>	15
<i>Revue scientifique (Revue rose)</i>	6
<i>Revue universelle</i>	18
<i>Science et Vie</i>	9
<i>Sciences et Voyages</i>	3
<i>Technique moderne</i>	16
<i>T. S. F. moderne</i>	8
<i>Vie automobile</i>	14
<i>Vie à la campagne</i>	5
<i>Vie technique et industrielle</i>	3
<i>X Information</i>	24
<i>Engineering News Record</i>	5
<i>Punch</i>	6
<i>Strand</i>	7
<i>Studio</i>	3
<i>Vogue (en français)</i>	3
<i>Woche</i>	3

Sur la demande de plusieurs membres du P. C. M., la liste des publications figurant au tableau annexé à la circulaire du 28 octobre 1926 pourrait être complétée par les périodiques ci-dessous :

- Art vivant (L')*;
- Architecture*;
- Onde électrique (L')*;
- Technique des travaux (La)* (Revue en langue française, éditée à Liège).

Les camarades qui désireraient recevoir ces périodiques sont priés d'en aviser d'urgence M. HOUBIN, 5, rue de l'Assomption, Paris (16°).

VI

Publications des Congrès de la route et de la navigation.

Le Comité du P. C. M. vient de recevoir la collection des rapports qui ont été présentés au V^e Congrès de l'Association internationale permanente des Congrès de la route (septembre 1926), ainsi que celle des rapports qui seront examinés, au Caire, par le XIV^e Congrès de l'Association internationale permanente des Congrès de navigation.

Les camarades qui seraient désireux d'en prendre connaissance pourront les consulter à l'École nationale des ponts et chaussées.

VII

Demande de personnel pour

l'Afrique occidentale française et la Nouvelle-Calédonie.

Le gouverneur général de l'Afrique occidentale française a demandé au ministère des colonies de recruter :

Trois ingénieurs des ponts et chaussées (classe de début);

Et sept ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat.

Les appointements alloués à ces ingénieurs se décomposeraient comme suit :

Solde de présence, sensiblement égale à la solde métropolitaine;

Supplément colonial : 7/10^{es} de la solde ci-dessus;

Complément de solde : 3.000 à 4.000 francs;

Indemnité de zone, variant de 3 à 15 francs par jour;

Indemnités pour charges de famille : 600 francs par an pour la femme et 1.200 francs par enfant.

D'autre part, le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie demande le recrutement d'un ingénieur ou ingénieur adjoint T. P. E., spécialisé dans les travaux maritimes dont les appointements seraient les suivants :

Solde de présence (approximativement solde métropolitaine);

Supplément colonial (5/10^{es} de la solde ci-dessus);

Complément local : 800 francs;

Indemnité de fonctions : 3.000 francs;

Indemnité pour perte au change actuel : 6.000 francs.

Les demandes de renseignements complémentaires et les candidatures devront être adressées directement, dans le moindre délai possible, à M. le Ministre des colonies (Inspection générale des travaux publics).

VIII

Note sur la tournée du P. C. M. dans les Causses et les gorges du Tarn.

La seconde tournée annuelle du P. C. M. s'est déroulée du 5 au 11 juillet à travers les Causses, les vallées du Lot et du Tarn et la plaine de l'Albigeois, dans des conditions météorologiques particulièrement favorables : l'exacte proportion de soleil et de nuages, qui assure une température douce, une excellente visibilité de paysages et des routes exemptes de poussière.

L'organisation fut réalisée par M. l'ingénieur de T. P. E. Houbin, agent comptable du P. C. M., à qui sont dus des remerciements bien mérités.

Douze membres de l'Association ont pris part à cette intéressante promenade; plusieurs d'entre eux étaient accompagnés de personnes de leur famille. Ce sont MM. Humbert et Vidal, M. et M^{me} Dreyfus, M. et M^{me} Montigny, M., M^{me} et M^{les} Vasseur, M. Bonnet, M. et M^{me} Etève, M. et M^{me} Claudon, M. Lemai, M. Tussac, M. et M^{me} Thouard, M. Dupouy.

L'accueil le plus cordial nous fut réservé tant par les ingénieurs des départements traversés que par la Compagnie des Mines de Carmaux et la Société des Forces motrices du Rouergue. Nos vifs remerciements vont à M. Bare, ingénieur en chef de l'Aveyron, qui nous accompagna le long de la vallée du Lot en nous fournissant d'intéressants renseignements sur les ouvrages d'art de cette région; à M. Merle, ingénieur en chef de la Lozère, à qui nous devons la visite du curieux château de La Caze; à M. Albouy, ingénieur en chef du Lot, qui nous accompagna aux grottes de Cabrerets; à M. Willemain, ingénieur en chef des forces hydrauliques du Sud-Ouest, notre guide au chantier du Pinet; enfin, à M. le Directeur des mines de Carmaux, qui nous reçut d'une façon si touchante.

Le rendez-vous était à Rocamadour, dont la visite était réservée au terme de la tournée. De bonne heure, deux petits autocars d'une éclatante couleur jaune serin, lents mais fidèles, nous emmènent à travers le causse de Gramat. De part et d'autre de la route étroite et sinueuse, les maigres pâturages sont

parsemés de blocs calcaires grisâtres. Après la petite ville d'eau d'Alvignac, nous arrivons au célèbre gouffre de Padirac. Le gigantesque puits, aux parois tapissées de végétations, s'ouvre à quelques mètres de la route. Notre caravane descend les escaliers de fer qui conduisent au fond, chemin plus confortable que les cordes des premiers explorateurs. Du sommet du cône d'éboulis formé par l'effondrement de la voûte qui recouvrait autrefois cette gigantesque caverne, on aperçoit le trou de ciel bleu vers lequel tendent désespérément les lianes et les arbustes accrochés aux parois.

La visite du souterrain nous révèle la merveilleuse fantaisie des incrustations calcaires; la voûte, tantôt étroite comme un couloir, tantôt large comme une nef de cathédrale, semble soutenue par les impressionnantes colonnes de calcite aux transparences ambrées. Pendant quelques centaines de mètres, la promenade se continue en barque sur les eaux limpides de la rivière souterraine.

Le déjeuner, qui a lieu sur la terrasse accrochée aux parois de l'aven, nous donne un premier aperçu des spécialités de ce pays cher aux gourmets.

Après un arrêt devant le puissant panorama des gorges d'Autoire, nous visitons le château de Montal. Joyau de la Renaissance, cette ancienne demeure des seigneurs de Balzac possède plusieurs salles munies de leur ameublement authentique : torchères, tapisseries, lits gigantesques, table de la salle des gardes.

Les excellents morceaux d'architecture de la façade, lucarnes et médaillons, autrefois vendus aux quatre coins du monde par une main sacrilège, sont aujourd'hui revenus à leurs places, grâce aux efforts persévérants d'un propriétaire intelligent et artiste.

A Saint-Céré, dominé par les deux donjons Saint-Laurent, nous visitons de vieilles maisons à la charpente de bois, aux pignons en encorbellement; la statue de Charles Bourseul, véritable inventeur du téléphone avant Graham Bell.

La journée s'achève par Figeac, son vieux pont sur les bords engravés du Célé, la maison natale de Sully; enfin, à Maurs, un accueillant hôtel nous offre..... des billets de logement chez l'habitant.

Le 6 juillet, l'on part de Maurs en direction de la vallée du Lot que l'on atteint à Port-d'Agrès. M. l'ingénieur en chef Barc nous présente le pont en béton armé récemment construit sur cette rivière, dans un site pittoresque. Cet ouvrage, d'une étonnante hardiesse, est conçu suivant la formule inédite d'un arc à trois articulations dissymétriques.

A la limite des départements de l'Aveyron et du Cantal, le pont de Coursavy relie les deux flancs d'une gorge profonde.

Sous la poussée de la montagne de la rive droite, l'une des trois voûtes en plein cintre se soulève et pose à l'ingénieur un difficile problème.

Un crochet nous éloigne de la vallée du Lot et nous mène à Conques. La vieille abbaye romane apparaît brusquement au détour de la route, tache claire dans un sauvage amphithéâtre de calcaires grisâtres. Nous visitons l'église Sainte-Foy, puis, sous la conduite d'un brave curé, les merveilleux joyaux du « Trésor de Conques ».

Après le déjeuner, nous rejoignons la vallée du Lot.

Nous examinons au passage les vieux ponts ogivaux d'Entraygues, Estaing et Espalion, les premiers du XIII^e siècle, le dernier du VIII^e siècle.

M. Baro nous donne d'intéressants renseignements sur les mouvements de civilisation qui ont laissé, dans les vallées voisines du Tarn et du Lot, des ouvrages de caractères architecturaux si différents : l'influence byzantine s'est manifestée suivant une traînée englobant la vallée du Lot, l'Angoumois et le Limousin et, par delà la mer, la Grande-Bretagne; c'est sur ce chemin que l'on trouve presque tous les vieux ponts ogivaux de France. Dans la vallée du Tarn, au contraire, les ponts anciens se rattachent à l'influence romaine.

Le 7 juillet s'achève la remontée de la vallée du Lot. Après avoir traversé le causse de Sauveterre, une coupure apparaît sur le rebord du plateau; un abîme s'ouvre sous nos pas : c'est la gorge où coule le Tarn. En face se dresse l'immense falaise du causse Méjean. Entre les deux escarpements, une ligne bleuâtre indique le lit du Tarn, bordé de plantations verdoyantes.

Par des lacets impressionnants, nous arrivons à Sainte-Enimie, village pittoresque ramassé dans un brusque repli du Tarn.

Après le repas, nous nous dirigeons vers la Malène. M. l'ingénieur en chef Merle nous fait arrêter un moment au curieux château de La Caze, devenu une accueillante hôtellerie.

A La Malène, nous nous embarquons sur les gabares à fond plat, pour traverser « les Détroits », partie la plus encaissée des gorges. Entre les parois verticales et dénudées qui nous encadrent, nous goûtons pendant une heure le charme d'une paisible navigation. Tantôt les eaux sont calmes et profondes, et des bandes de truites filent devant nous; tantôt nous franchissons des rapides aux eaux tumultueuses. Les gabariers nous conduisent d'une main sûre, à l'aide de leurs gaffes ferrées dont le bruit rythmé trouble seul le calme de ces lieux sauvages.

Au cirque des Baumes, nous retrouvons nos fidèles autocars. Après un arrêt au pas du Souci, où un chaotique enchevêtrement de rochers cache le cours même de la rivière, nous arrivons pour le soir à Millau.

Le 8 juillet, nous retrouvons à Saint-Victor et Melvieu M. l'ingénieur en chef Willemin, qui nous fait visiter le chantier de construction du barrage du Pinet. Cet important ouvrage, entrepris par la Société du Rouergue, surélèvera de 36 mètres les eaux du Tarn et alimentera une usine de pointe d'une puissance de 32.000 kilowatts. La grande difficulté de ces travaux réside dans l'insuffisance des accès. Non seulement la voie ferrée la plus proche est distante de 18 kilomètres; mais encore, le chantier est situé dans une gorge de 300 mètres de profondeur, au fond de laquelle doivent être descendus les matériaux, l'outillage et le personnel. Une route spéciale a dû être construite sur les flancs de la gorge; un plan incliné a été établi suivant la ligne de plus grande pente. Un grand souci de méthode a été déployé dans l'organisation de ce chantier, où les frais d'installation et de transport représentent une partie très considérable des dépenses.

Après cette intéressante visite, après un confortable déjeuner à Saint-Victor et Melvieu, nous prenons la route d'Albi; nous traversons le village de Réquista, dans l'animation d'une pittoresque foire.

La soirée est consacrée à la visite du merveilleux joyau d'architecture gothique qu'est la cathédrale d'Albi. L'extérieur, entièrement en briques rouges, présente un aspect massif qui ne laisse pas soupçonner la richesse de la décoration intérieure. « On se demande, dit Viollet le Duc, en s'extasiant sur la merveilleuse dentelle de pierre du porche et du jubé, comment on a pu faire, avec une pierre dure et cassante, ce que, de nos jours, on n'oserait à peine tenter avec du fer et du bronze. »

N'oublions pas l'archevêché, véritable château fort au vaste donjon rectangulaire. De la terrasse, on domine une partie de la ville d'Albi. Toutes les constructions de briques rouges que l'on aperçoit, les ponts, les remparts, laissent au visiteur un souvenir vraiment très caractéristique.

La rue, les habitants enfin, offrent une animation bien méridionale, qui nous fait découvrir en Albi une miniature de Toulouse.

Le 9 juillet nous menons aux mines de Carmaux où nous sommes fort aimablement accueillis par M. Perès, directeur des mines de Carmaux, entouré de ses ingénieurs. La visite d'un puits de mine, de ses machines d'extraction, de cokeries, de l'usine d'extraction de benzol, enfin d'une centrale thermique devant fonctionner en parallèle avec la future usine du Pinet, occupent toute notre matinée.

Dans la grande salle de son hôpital, la Société des Mines de Carmaux nous convie à un succulent banquet, couronné par les aimables allocutions qu'échangent M. Perès et M. Vidal.

L'après-midi s'achève par la visite du viaduc du Viaur, en compagnie des ingénieurs de la Société.

De Villefranche-de-Rouergue, où nous avons passé la nuit, nous nous dirigeons, dans la matinée du 10 septembre, vers la vallée du Lot, que l'on atteint à Cajarc.

Plus loin, par une rampe dure et longue, nous accédons au pittoresque village de Saint-Cirq-Lapopie, perché sur un escarpement de rochers qui domine la vallée du Lot. Sous nos yeux s'étale un des sites les plus célèbres et les plus justement vantés de ce pays.

Cabrerets se signale à notre mémoire par son déjeuner improvisé sous la tonnelle d'un jardin, déjeuner composé principalement d'énormes terrines de foie gras; puis par ses grottes, moins grandioses que celles de Padirac, mais plus intéressantes par leurs détails; des ossements jonchent le sol, de curieux dessins s'étalent sur les parois.

La journée se termine à Cahors, avec son pont fortifié de Valentré, son église Notre-Dame, son cloître et ses anciens remparts.

La matinée du 11 septembre est consacrée à Rocamadour. Rien n'est plus pittoresque que cette bourgade dominée par l'énorme masse de son église. Le rocher, plus énorme encore, qui porte le château semble prêt à écraser le village qui monte vers lui par toutes les saillies de la muraille.

Un mémorable guide nous raconte l'histoire de Saint-Amadour et les vicissitudes du pèlerinage qu'il fonda en ce lieu.

La vallée de la Dordogne est l'objet de notre dernier après-midi. Voici d'abord Carennac, dont l'église romane présente un portail remarquable et une mise au tombeau, chef-d'œuvre du xvr^e siècle; puis le célèbre cirque de Montvalent, immense amphithéâtre aux falaises de calcaire blanc, au fond duquel se déroule majestueusement la Dordogne; enfin Souillac, qui possède une église romane surmontée de trois dômes d'un aspect fort curieux.

C'est le retour vers Rocamadour et la séparation du groupe qui s'effectue à regret. Quelle tristesse de voir s'achever un voyage si agréable, empreint de tant de cordialité.

Et pour terminer, adressons, au nom de tous ceux qui ont participé à cette tournée, de bien vifs remerciements à M. l'inspecteur général Vidal, qui sut, à tout instant, exercer ses fonctions de président avec un humour et une verve inégalables.

IX

Brochure sur la tournée de Corse organisée par le P. C. M.

M. le Président Walckenaer a bien voulu faire éditer une très intéressante brochure sur la tournée de Corse, organisée par le P. C. M.

Les camarades qui désireraient se la procurer n'auront qu'à en faire la demande à M. HOBIN, 5, rue de l'Assomption, Paris (16^e), qui la leur fera parvenir contre la somme de six francs.

Le Gérant M. LE CREURER,
117, rue Notre Dame des Champs Paris (6^e)

Colonel TRÉQUIER

Ce que l'Infanterie doit connaître de l'Artillerie

Volume grand in-8° de 160 pages avec croquis.... 6 fr.

L'ouvrage comprend deux parties. Dans la première sont exposés les procédés du tir, le matériel et ses propriétés particulières. Le caractère tout fait scientifique du tir de l'artillerie moderne est bien mis en relief, préparation, réglage, variété des projectiles et notions sur leur utilisation. Quant aux tirs de guerre ou d'efficacité, le fantassin y trouvera tous les caractères spécifiques et il pourra se former une opinion sur la valeur respective des différents genres : contre le personnel, contre l'artillerie, contre le matériel, tirs d'appui direct et tirs d'arrêt, contre-préparation interdiction, harcèlement et aveuglement....

La seconde partie est consacrée à l'emploi tactique de l'artillerie, non point la manière à laquelle on nous a trop longtemps habitués, c'est-à-dire sous une forme didactique, qui n'éveille aucune image précise et ne dit rien à l'esprit, mais d'une façon pratique. Nous y voyons comment est constituée, par l'artillerie, l'ossature du champ de bataille et l'emploi qu'il convient de faire du matériel selon les différentes circonstances de la bataille.

Tout, dans ce livre, est basé sur l'expérience de la guerre et plus particulièrement sur les enseignements tirés des dernières actions de 1918 : guerre de mouvement avec matériel moderne, ce qui est, en somme, la formule actuelle de la guerre à venir.

Chef d'Escadron DE LA PORTE DU THEIL

Ce que tout Officier doit savoir de l'Artillerie

Volume in-8° de 136 pages, avec 3 cartes..... 4 fr.

« L'artillerie et par excellence l'arme du feu.

» Sa mission essentielle au combat est de donner l'appui de ses projectiles à l'infanterie; elle prépare ses attaques, elle les protège et les accompagne. Elle aide l'infanterie à repousser les attaques de l'ennemi. »

Si la bonne exécution de sa mission implique, chez l'artilleur, la connaissance approfondie de l'organisation de l'infanterie et de ses procédés de combat, il n'est pas moins important, pour le fantassin, de savoir exactement ce qu'il lui faut et à quoi consiste cet appui que l'artillerie lui doit et de connaître ses possibilités pour n'être pas exposé : à demander à l'artilleur ce qu'il ne peut pas donner ou à compter sur des résultats qu'il est matériellement impossible d'obtenir.

Le but de ce travail est de faciliter aux officiers d'infanterie l'étude de ces notions d'artillerie qu'il leur est indispensable d'acquérir.

Ne faut-il pas aussi que les camarades d'autres armes se rendent un compte des problèmes qu'ils posent aux artilleurs et des moyens par lesquels ceux-ci cherchent à les résoudre?

MAJORATION EN SUS 20 P. 100.

