

BULLETIN DU P. C. M.

Association des Ingénieurs

DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

I

STATUTS

approuvés par l'Assemblée générale du 26 Mai 1902

TITRE I^{er}. — ASSOCIATION. — SON OBJET.

ARTICLE PREMIER. — Il est formé, entre les Ingénieurs et les anciens Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui adhéreront aux Présents Statuts, une Association dont le siège est à Paris.

ART. 2. — Le but de l'Association est de resserrer, au moyen de réunions et de publications, les liens qui unissent les Ingénieurs et anciens Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et d'assurer à chacun d'eux l'appui moral de tous.

ART. 3. — L'Association prend le titre de : *Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines*.

Elle sera rendue publique conformément à l'article 5 de la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association.

TITRE II. — COMITÉ D'ADMINISTRATION.

ART. 4. — Un Comité représente et administre l'Association.

Il est composé de dix-huit membres dont neuf pris parmi les sociétaires résidant à Paris et neuf parmi ceux résidant hors Paris.

ART. 5. — Les membres du Comité sont nommés par l'Assemblée générale.

Ils sont renouvelés, chaque année, par tiers, à raison de trois membres résidant à Paris, et de trois membres résidant hors Paris.

Les membres sortants ne sont pas immédiatement rééligibles.

Les deux premières séries à renouveler sont tirées au sort.

Il est d'ailleurs procédé chaque année, par l'Assemblée générale, au remplacement des membres qui auraient disparu par suite de démission, décès ou changement de résidence (de Paris hors Paris et réciproquement). Les membres ainsi nommés ne restent en fonctions que jusqu'à l'expiration des pouvoirs de leurs prédécesseurs.

ART. 6. — Le Comité élit, parmi ses membres, un Bureau composé d'un Président, d'un Vice-Président, d'un Secrétaire et d'un Trésorier.

ART. 7. — Les décisions du Comité sont prises à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

ART. 8. — Le Comité détermine les conditions d'administration intérieure et tous les détails propres à assurer l'exécution des Statuts.

Il peut charger certains de ses membres, qu'il délègue à cet effet, de l'organisation des réunions et de la préparation des publications.

ART. 9. — Le Comité délègue, avec les pouvoirs nécessaires, ceux de ses membres qui doivent le représenter pour l'accomplissement des actes de la vie civile prévus par l'article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1901.

ART. 10. — Le Comité publie, chaque année, l'Annuaire de l'Association qui est envoyé gratuitement à chaque membre.

Cet annuaire contient le compte rendu des Assemblées générales, les Statuts de l'Association et la liste de ses membres.

TITRE III. — ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

ART. 11. — Il y a, chaque année, une Assemblée générale ordinaire et, s'il y a lieu, des Assemblées générales extraordinaires, dont l'époque est fixée par le Comité.

ART. 12. — Sauf les exceptions prévues aux présents Statuts, l'Assemblée générale ordinaire et les Assemblées générales extraordinaires statuent, à la majorité des voix des membres présents, sur les questions qui leur sont soumises.

ART. 13. — L'Assemblée générale ordinaire entend la lecture du rapport annuel du Comité.

Elle statue sur les comptes de l'année sociale précédente.

Elle procède au remplacement des membres sortants du Comité.

Le vote par correspondance est admis pour cette élection, qui a lieu à la majorité des voix des votants.

ART. 14. — Le Président du Comité préside les Assemblées générales.

TITRE IV. — FONDS DE L'ASSOCIATION.

ART. 15. — La cotisation annuelle est de 15 francs pour les Inspecteurs généraux et les Ingénieurs en chef, de 10 francs pour les Ingénieurs ordinaires et de 5 francs pour les Elèves-Ingénieurs.

ART. 16. — Cette cotisation peut être rédimée par le versement d'une somme de 300 francs.

ART. 17. — Les sommes ainsi versées pour rédimer les cotisations constituent le *Fonds social* dont les revenus sont affectés aux dépenses courantes.

L'Assemblée générale peut seule autoriser le Comité à disposer du Fonds social.

ART. 18. — Lorsque les recettes d'un exercice excèdent les dépenses, l'excédent est affecté à la constitution d'un *Fonds de réserve* qui reste à la disposition du Comité.

L'Assemblée générale peut décider le versement au Fonds social d'une partie du Fonds de réserve.

ART. 19. — L'année sociale commence le 1^{er} novembre.

TITRE V. — RÉUNIONS, PUBLICATIONS.

ART. 20. — La date, le lieu et l'objet des Réunions sont fixés par le Comité.

ART. 21. — Les Réunions comprennent, notamment, des tournées en France et à l'Étranger et des conférences.

ART. 22. — Il y a, au moins, deux tournées par an.

ART. 23. — Les conférences peuvent porter sur tout sujet d'ordre scientifique, technique, administratif ou économique de nature à intéresser les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

ART. 24. — Peuvent être admis à certaines Réunions, avec l'autorisation du Comité ou de son délégué, des membres des familles des Sociétaires et des personnes étrangères.

ART. 25. — Les Publications peuvent porter sur les mêmes sujets que les conférences, ou comporter la relation de tournées.

Le Comité en détermine la nature et les conditions.

ART. 26. — Les frais généraux d'organisation des Réunions sont à la charge de l'Association.

TITRE VI. — DISPOSITIONS DIVERSES.

ART. 27. — Toute discussion politique ou religieuse est interdite dans les Réunions.

ART. 28. — Le Comité peut prononcer la radiation d'un membre de l'Association.

Il statue, ce membre dûment convoqué pour être entendu, au scrutin secret, à la majorité des cinq sixièmes des voix des membres présents et des deux tiers des voix des membres en exercice.

ART. 29. — Les Statuts peuvent être modifiés par l'Assemblée générale, soit sur l'initiative du Comité, soit sur la demande d'un groupe de 30 membres adressée au Comité.

Le texte de la modification proposée est communiqué par le Comité à tous les membres de l'Association 15 jours au moins avant la Réunion de l'Assemblée générale.

L'Assemblée générale statue à la majorité des deux tiers des voix des membres présents.

ART. 30. — La dissolution de l'Association peut être prononcée par l'Assemblée générale délibérant dans les conditions fixées par l'article précédent.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

CHAPITRE PREMIER

COMITÉ D'ADMINISTRATION

ARTICLE PREMIER. — Le comité d'administration procède chaque année, dans le délai d'un mois après

l'Assemblée générale qui l'a complété, à la nomination de son bureau.

Les membres de l'ancien bureau sont rééligibles.

ART. 2. — Le Comité se réunit aussi souvent que l'exigent les intérêts de l'Association.

Il est convoqué 10 jours au moins à l'avance, sauf en cas d'urgence.

ART. 3. — Il est tenu un registre des délibérations du Comité. Ces délibérations sont signées par le Président et le Secrétaire.

ART. 4. — Le Trésorier et le Secrétaire peuvent, en cas d'empêchement, se faire suppléer, dans leurs fonctions, par un autre membre du Comité avec lequel ils s'entendent à cet effet.

CHAPITRE II

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES ORDINAIRES

ART. 5. — L'Assemblée générale ordinaire se réunit, autant que possible, dans la seconde quinzaine du mois de janvier.

Elle est convoquée 15 jours au moins à l'avance.

ART. 6. — Le bureau de l'Assemblée générale est composé du Président, du Secrétaire, du Trésorier et de deux autres membres du Comité d'administration désignés par ce Comité.

ART. 7. — Il est procédé, conformément aux règles fixées par les articles 8, 9, 10, 11 et 12 ci-après, au remplacement des membres sortants du Comité d'administration.

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 détermine 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 conditions et délais fixés par l'article 9.

ART. 11. — Les bulletins de vote sont apportés le jour du vote, ou envoyés par correspondance affranchie, au Secrétaire du Comité. Le dépôt en est valable jusqu'à l'heure fixée pour l'ouverture de la séance.

Les bulletins apportés ou envoyés par correspondance doivent être renfermés dans une enveloppe close, portant la mention *Bulletin de vote*, ainsi que le nom écrit très lisiblement et la signature du votant.

L'ouverture n'en est faite que par les scrutateurs, au moment du dépouillement du scrutin.

Le bulletin de vote peut être placé sous une seconde enveloppe, laquelle sera déposée intacte dans l'urne.

Une même enveloppe ne doit pas renfermer plusieurs bulletins.

ART. 12. — Un membre du Comité, assisté d'un

certain nombre d'assesseurs, préside au vote et au dépouillement du scrutin.

Les bulletins annulés comme irréguliers sont annexés au procès-verbal.

Le résultat du scrutin est annoncé, aussitôt qu'il est connu, sous la réserve toutefois de la vérification, par le Comité, de la régularité des opérations.

CHAPITRE III

COTISATIONS.

ART. 13. — La cotisation est fixée d'après le grade du Sociétaire au 1^{er} novembre, date du commencement de l'année sociale, ou d'après son grade au moment de son inscription, s'il s'agit d'un membre nouveau.

Dans ce dernier cas, la cotisation entière est due pour l'année courante, quelle que soit l'époque de l'inscription.

ART. 14. — La cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'année sociale, et, pour les membres nouveaux, dans les trois mois qui suivent leur inscription.

ART. 15. — Tout sociétaire qui est redevable de trois cotisations successives est mis en demeure de régler son arriéré envers l'Association.

S'il n'a pas déferé à cette mise en demeure dans le délai d'un mois, il est considéré comme démissionnaire.

ART. 16. — La somme de 300 francs destinée à rédimer la cotisation peut être payée en une seule fois, ou par acomptes successifs de 100 francs au moins, répartis sur trois années consécutives.

CHAPITRE IV

COMPTABILITÉ. — ADMINISTRATION.

ART. 17. — Le Trésorier est chargé de la perception des recettes et du paiement des dépenses.

ART. 18. — Les fonds qui ne sont pas nécessaires pour les besoins du service courant sont déposés dans une caisse publique désignée par le Comité, en attendant leur emploi ultérieur.

ART. 19. — Les reçus des cotisations sont tous détachés de registres à souches et signés de la main du Trésorier.

ART. 20. — La comptabilité est vérifiée tous les ans, avant l'Assemblée générale, par une commission de trois membres désignés à cet effet par le Comité.

ART. 21. — Un agent-comptable, nommé par le Comité, sur la proposition du Secrétaire et du Trésorier, tient, sous leur surveillance et leur direction communes, les registres de comptabilité et les divers livres d'administration de l'Association.

Le Secrétaire a plus particulièrement la direction permanente de tous les détails administratifs de l'Association.

ART. 22. — Il est tenu un état des membres de l'Association, qui est maintenu constamment à jour.

CHAPITRE V

FONDS SOCIAL. — FONDS DE RÉSERVE

ART. 23. — Les fonds destinés à constituer le fonds social et le fonds de réserve sont, après déci-

rentes sur l'Etat, en obligations de chemins de fer jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat ou en obligations du Crédit foncier.

ART. 24. — Ces opérations sont effectuées par le Trésorier.

Il justifie de son mandat par un extrait de la délibération du Comité signé du Président et du Secrétaire.

ART. 25. — Le Trésorier opère, dans les mêmes conditions, les ventes de rentes ou d'obligations qui sont ordonnées par le Comité.

CHAPITRE VI

RÉUNIONS ET PUBLICATIONS

ART. 26. — Les réunions ont pour objet notamment : 1° des tournées en France et à l'étranger ; 2° les dîners ; 3° l'examen de questions intéressant l'Association ou l'art de l'Ingénieur ; 4° des conférences qui peuvent être suivies d'une discussion contradictoire.

ART. 27. — Les réunions ont lieu à Paris ou hors Paris.

Elles sont présidées, soit par le Président ou le Vice-président du Comité d'administration, soit par un autre membre de l'Association désigné par ce Comité.

ART. 28. — Les Ingénieurs qui ne font pas partie de l'Association peuvent être prévenus des réunions projetées ; ils ne peuvent y prendre part qu'à la condition de s'agréger à l'Association.

ART. 29. — L'Association n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences, ou dans les publications.

II

LISTE DES INGÉNIEURS DES PONTS & CHAUSSÉES & DES MINES.

Les noms des Sociétaires sont inscrits en caractères gras

Les camarades sont priés de vouloir bien signaler au Secrétaire les erreurs qu'ils auraient constatées dans la liste ci-après et les changements qui surviendraient dans leur situation (grade, résidence, adresse personnelle).

PONTS & CHAUSSÉES

1^o FONCTIONNAIRES EN ACTIVITÉ

§ 1^{er}. — INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES

MM.

Alexandre (Paul), Paris, 18, rue Desbordes-Valmore.
Barois, château des Réaux, à Chouzé-sur-Loire (Indre-Loire).

MM.

Basire (de), Paris, 39, avenue Kléber.
 Boreux, Paris, 95, rue de Rennes.
 Chabert, Paris, 6, rue du Mont-Thabor.
 Debauve, Paris, 28, rue des Saints-Pères.
 Delestrac, Paris.
 Derome, Paris, 32, rue Jouvenet.
 Doerr, Paris, 8, rue Talma.
 Étienne (Paul), Paris, 8, rue de Solférino.
 Faure (Eugène), Paris, 1, rue Davioud.
 Flamant, Bourg-la-Reine (Seine), 11 bis, Grande-Rue.
 Gariel, Paris, 6, rue Edouard-Detaille.
 Gruson, Lille, 9, rue de Bruxelles.
 Guérard, Paris, 8, rue Picot.
 Haag, Paris, 11 bis, rue Chardin.
 Henry (Ernest), Paris, 15, rue Godot-de-Manroi.
 Hétier, Paris, 11, rue de Londres.
 Jozon, Paris, 40, rue de Lubbeck.
 Jullien, Paris, 106 bis, rue de Rennes.
 Juncker, Paris, 20, rue Euler.
 Kleine, Paris, 28, rue des Saints-Pères (cotisation rédimée).
 Lax, Paris, 17, rue Joubert.
 Lemoine, Paris, 76, rue Notre-Dame-des-Champs.
 Lethier, Paris, 11, avenue Jules-Janin.
 Lévy (Maurice), Paris, 15, avenue du Trocadéro.
 Mengin-Lecreux, Paris, 148, rue de Rennes.
 Meunier, Paris, 146, boulevard Raspail.
 Mocquery, Paris, 10, rue Perronet.
 Pérouse, Paris, 40, quai Debilly.
 Philippe, Paris, 23 bis, rue de Turin.
 Picard (Alfred), Paris, 12, cité Vaneau.
 Pihier, Paris, 11, rue François-Ponsard.
 Pochet, Paris, 9, rue de Thann.
 Préaudeau (de), Paris, 21, rue Saint-Guillaume.
 Quinette de Rochemont, Paris, 18, rue de Marignan.
 Renaud (Georges), Paris, 29, rue Scheffer.
 Rouville, Paris, 16, avenue du Trocadéro (cotisation rédimée).
 Salles, Paris, 46, boulevard Saint-Michel.
 Strohl, Paris, 22, boulevard des Invalides.
 Vétillart, Paris, 14, rue Brémontier.

§ 2. — INGÉNIEURS EN CHEF DES PONTS ET
 CHAUSSÉES

MM.

Álby, Paris, 80, boulevard Flandrin.
 Aubin, Nantv (Meurthe-et-Moselle), 8, rue des Bégonias.
 Babin, Rouen (Seine-Inférieure).
 Balandier, Béziers (Hérault).
 Barbé, Paris, 11, Square Moncey.
 Barbet, Saint-Quentin (Aisne), 44, rue de l'Isle.
 Barrand, Lons-le-Saunier (Jura).
 Barre, Agen (Lot-et-Garonne).
 Batard-Razelière, Marseille (Bouches-du-Rhône), 1, quai de la Joliette.
 Bauchal, Paris, 14, rue Labruyère.
 Bechmann, Paris, 68, rue Pierre-Charron.
 Becker, Alençon (Orne).
 Becquerel, Paris, 6, rue Dumont-d'Urville.
 Belleville, Rouen (Seine-Inférieure), 7, rue Fontenelle.
 Belley, Châlons-sur-Marne (Marne), 19, rue Chamorin.
 Berget, Beauvais (Oise).
 Bernis, Perpignan (Pyrénées-Orientales), 2 bis, rue de la République.
 Berquet, Paris, 15, boulevard Diderot.
 Berthet, Ajaccio (Corse).
 Bertrand (Léon), Paris, 6, rue Condorcet (cotisation rédimée).
 Bienvenué, Paris, 2, rue de la Bienfaisance.
 Biette, Paris, 140, rue de la Pompe.
 Bleyne, Paris, 12, rue Pelouze.
 Bloch, Paris, 103, boulevard Mallesherbes.
 Boisiior, Constantine (Algérie).

MM.

Bonafous, Limoges (Haute-Vienne).
 Bonneau (Henri), Paris, 21, boulevard Saint-Germain.
 Bonnet, Paris, 106, boulevard de Courcelles.
 Boule, Toulouse (Haute-Garonne).
 Bouloungne (Lestorey de), Paris, 18, rue Washington.
 Bourguignon, Marseille, 120, cours Lieutaud (cotisation rédimée).
 Bourguin, Reims (Marne), 28, rue du Barbâtre.
 Bourquelot, Paris, 7, rue Michelet.
 Bousigues, Paris, 4, avenue des Gobelins.
 Boutan, Paris, 52, rue d'Anjou.
 Boutteville, Paris, 5 bis, place du Panthéon.
 Bouvaist, Vesoul (Haute-Saône).
 Bresse, Paris, 181, boulevard Saint-Germain.
 Brosse (René de la) Grenoble (Isère) 10, rue de Villars.
 Burger, Foix (Ariège).
 Cadart (Gaston), Paris, 4, avenue d'Orléans.
 Cadart (Gustave), Chaumont (Haute-Marne).
 Gaillez, Périgueux (Dordogne), 3, boulevard de Vésone.
 Gallon, Paris, 3, rue Monsieur.
 Ganat, Lyon (Rhône), 42, rue Vaubecour.
 Cartault, Paris, 2, rue du Cardinal-Lemoine.
 Charguéraud, Paris, 17, avenue du Trocadéro.
 Chastellier, Paris, 76 bis, rue des Saints-Pères.
 Clavel, Bordeaux (Gironde), 20, rue Ferrère.
 Clavenad, Mont-de-Marsan (Landes).
 Clerc, Valence (Drôme), 3, place du Palais.
 Gléry, La Roche-sur-Yon (Vendée).
 Collard, Lyon (Rhône), 11, quai Rambaud.
 Colmet-Daâge, Paris, 44, boulevard Raspail.
 Colson, Paris, 139, boulevard Saint-Germain (cotisation rédimée).
 Gorbeaux, Rennes (Ille-et-Vilaine), 23, rue de Fougères.
 Gordier, Evreux (Eure).
 Gornac, Carcassonne (Aude).
 Cosmi, Nantes (Loire-Inférieure).
 Cosserrat, Paris, 36, avenue de l'Observatoire.
 Cottalorda, Draguignan (Var).
 Cottreau, Paris, 1, rue Légendre.
 Coustolle, Mustapha-Alger (Algérie), 28, boulevard Bon-Accueil.
 Couvrat-Desvergnés, Paris, 3, rue de la Grande-Chaumière.
 Crahay de Franchimont, Paris, 1, rue de l'Université.
 Cuénot, Niort (Deux-Sèvres).
 Daujon, Phillippeville (Algérie).
 Debray, Paris, 41, avenue Kléber.
 Delure, Bayonne (Basses-Pyrénées).
 Denizet, Nîmes (Gard), 26, rue Séguier.
 Denys, Paris, 1, rue de Courty.
 Desmure, Paris, 11, rue Villebois-Mareuil.
 Desbos, Hanoi (Tonkin).
 Desprez, Paris, 86, boulevard de Courcelles.
 Devos, Paris, 44, rue de Verneuil.
 Dieulafoy, Paris, 12, rue Chardin.
 Dou, Ministère des Colonies.
 Draux, Angoulême (Charente).
 Dreyfus (Sylvain), Dunkerque (Nord).
 Drogue, Paris, 19, rue Casimir-Perier.
 Drouet, Poitiers (Vienne).
 Dubreuque, Auxerre (Yonne).
 Ducrocq, Le Havre (Seine-Inférieure).
 Dumur, Auch (Gers).
 Dupin, Aurillac (Cantal).
 Dusuzeau, Compiègne (Oise).
 Dyrion, Avignon (Vaucluse).
 Eschbach, Toulouse (Haute-Garonne), 66, rue Farga-minières.
 Etienne (Louis), Paris, 4, rue Bara.
 Fages de Latour (de), Tunis (cotisation rédimée).
 Faure (Camille), Perpignan (Pyrénées-Orientales).
 Faure (Louis), Montauban (Tarn-et-Garonne), 44, rue Corail.
 Ficatier, Dakar (Sénégal).

MM.

Fontaneilles, Paris, 20, rue des Capucines.
 Fouan, Paris, 78, rue de Rennes.
 Galliot, Dijon (Côte-d'Or), 45, rue Saint-Philibert.
 Garreta, Paris, 3, square Rapp.
 Gauckler, Alger, 17, boulevard Bon-Accueil.
 Gauthier, Alger (Algérie).
 Getten, Hanoi (Indo-Chine), et Paris, 14, rue Pelouze.
 Gilliot, Paris, 97, rue de Monceau.
 Glasser, Paris, 109, rue de Courcelles.
 Godard (Louis-François), Alger, 26, rue Edgar-Quinet.
 Godard (Louis), Caen (Calvados).
 Gotteland, Chambéry (Savoie), 6, place du Château.
 Goupil, Paris, 66, boulevard Emile-Augier.
 Gros, Lyon (Rhône), 6, rue Duquesne.
 Gubiand, Privas (Ardèche).
 Guibal, Montpellier (Hérault), rue Rondelet.
 Guibert (Léonce), Paris, 34, avenue Bosquet.
 Guillemoto, Paris, 239, boulevard Péreire.
 Harel de la Noë, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).
 Harlé, Bordeaux (Gironde), 36, rue Emile-Fourcand.
 Hausser, Paris, 102, boulevard Malesherbes.
 Hémardinquer, Epinal (Vosges), 11, rue de la Préfecture.
 Hérard, Paris, 197, boulevard Saint-Germain.
 Heude, Melun (Seine-et-Marne).
 Heurtault, Nevers (Nièvre), rue Thévenot.
 Hivonnait, Lyon, 28, rue de la Belle-Cordière.
 Homolle, Paris, 5, rue Théodore-de-Banville.
 Humbert (Georges), Paris, 134, rue de Rennes.
 Imbeaux, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 9 bis, rue du Montet.
 Imbert, Nice (Alpes-Maritimes), rue de la Préfecture.
 Jacquerez, Saint-Etienne (Loire).
 Jannin, Albi (Tarn).
 Jégou d'Herbeline, Paris, 108, rue de Rennes.
 Jullidière, Saïgon (Indo-Chine).
 Kuss (Charles), Bar-le-Duc (Meuse).
 Labhaye, Rodez (Aveyron), 49, avenue Victor-Hugo.
 Lagout, Paris, 43, rue du Rocher.
 Lamothe, Mende (Lozère).
 Lancrenon, Paris, 45, rue de Rennes.
 La Rivière, Lille (Nord), 79, rue Royale.
 De Larminat (Louis), Hanoi (Tonkin).
 Launay, Paris, 35, rue de Saint-Pétersbourg.
 Lauriol, Paris, 278, boulevard Raspail.
 Lavollée, Paris, 24, rue de la Ville-l'Evêque.
 Lebert, Vannes (Morbihan).
 Lechalas (Georges), Rouen (Seine-Inférieure), 13, quai de la Bourse.
 Le Chatelier (L.), Paris, 7, rue du Regard.
 Leclerc de Pulligny, Paris, 18, rue de Fleurus.
 Le Cornec, Angers (Maine-et-Loire).
 Lefebvre (Léon), Paris, 1, avenue Trudaine.
 Legouéz, Paris, 31, avenue de l'Opéra.
 Le Grain, Paris, 147, boulevard Saint-Germain.
 Leloutre, Oran (Algérie).
 Lemoine, Digne (Basses-Alpes).
 Leroux, Tours (Indre-et-Loire), 30, rue Origet (cotisation rédimée).
 Lesecq Destournelles, Guéret (Creuse).
 Levesque, Toulon (Var).
 Lidy, Bordeaux (Gironde), 91, rue Paulin-Bx.
 Liébaux, Nantes (Loire-Inférieure), 34, rue de Strasbourg.
 Limasset, Laon (Aisne).
 Lion, Paris, 1, rue de la Planché.
 Locherer, Paris, 45, rue Ampère.
 Loiseleur, Bordeaux (Gironde), 26, Pavé des Chartrons.
 Lordereau, Chartres (Eure-et-Loir), 48, rue de Bonnaval.
 Luneau, Paris, 3, rue Saint-Simon.
 Mallat, Saint-Nazaire (Loire-Inférieure).
 Marion, Arras (Pas-de-Calais), 4, rue des Ecoles.
 Marnis, Paris, 27, rue de la Harpe.

MM.

Mazoyer, Nevers (Nièvre).
 Meugy, Paris, 26, rue du Luxembourg.
 Meyer, Paris, 22, rue de Lisbonne.
 Michel (Tranquille), Gap (Hautes-Alpes).
 Mille, Troyes (Aube), 55, rue Saint-Martin.
 Minard, Cherbourg (Manche).
 Miniac (de), Brest (Finistère), 3, place du Château.
 Modelski, La Rochelle (Charente-Inférieure).
 Moffre, Paris, 54, boulevard Haussmann.
 Monestier, Paris, 37, rue de Berlin.
 Monet, Versailles (Seine-et-Oise), 1 bis rue Colbert.
 Monmerqué, Paris, 19, rue Decamps.
 Monnet, Le Puy (Haute-Loire).
 Montarou, Blois (Loir-et-Cher), 4, place Victor-Hugo.
 Morard, Paris, 3, boulevard Henri-IV.
 Moser, Lyon (Rhône), 44, quai Fulchiron.
 Mouret, Besançon (Doubs), 22, rue du Perron.
 Muntz, Paris, 20, rue de Navarin.
 Mussat, Paris, 42 ter, rue Notre-Dame des Champs.
 Nicolas, Aurillac (Cantal).
 Nigond, Paris, 1, place Valhubert.
 Nouailhac-Pioch, Paris, 169, rue de Rennes.
 Pavie, Paris, 72, rue du Faubourg Saint-Honoré.
 Pavillier, Marseille (Bouches-du-Rhône), 40, rue Daurier.
 Pérard, Laval (Mayenne).
 Perrin (Antoine), Versailles, 28, rue des Bourdonnais.
 Petsche (Albert), Paris, 8, boulevard Emile-Augier.
 Picard (Edouard), Bourg (Ain).
 Picard (Joseph), Dijon (Côte-d'Or).
 Piéron, Paris, 49, rue Ampère.
 Pierret, Amiens (Somme).
 Pigache, Bourges (Cher), 73, rue de Dun.
 Poisson, Rochefort (Charente-Inférieure), 46, rue Chanzy.
 Poulet, Paris, 11, rue de Milan.
 Pugins, Limayrac-Filaire (banlieue de Toulouse).
 Quellenec, Paris, 10, rue de la Chaise.
 Rabut, Versailles (Seine-et-Oise), 77, rue Duplessis (cotisation rédimée).
 Raby, Oran (Algérie).
 Rascol, Lyon (Rhône), 10, cours du Midi.
 Regimbeau, Paris, 91, rue du Cherche-Midi.
 Renardier, Orléans (Loiret), 12, rue Neuve-Saint-Aignan.
 Renaud, Paris, 11 bis, rue de Milan.
 Renault, Paris, 183, boulevard Saint-Germain.
 Résal (Eugène), Bordeaux (Gironde), 75, rue Saint-Serain.
 Résal (Jean), Paris, 6, rue du Furstenberg.
 Ribière, Paris, 1, rue Edmond-About.
 Rigaux, Charleville (Ardennes).
 Rivoire-Vicat, Grenoble (Isère), 1, rue de la Liberté.
 Robert (Antoine), Saint-Lô (Manche), 16, rue des Maréchaux.
 Robert (Joseph), Paris, 77, rue Madame.
 Rousseau (Henri), Orléans (Loiret).
 Sabouret, Paris, 132, rue de Rennes.
 Salle, Le Mans (Sarthe).
 Sartiaux, Paris, 40, boulevard de Courcelles.
 Schœndœrffer, Annecy (Haute-Savoie), avenue du Parmelan.
 Séjourné, Paris, 6, rue Bara.
 Sentilhes, Pau (Basses-Pyrénées).
 Siegler, Paris, 48, rue Saint-Lazare.
 Sittler, Paris, 136, boulevard Raspail.
 Solacroup, Paris, 56, boulevard Malesherbes.
 Souleyre, Bône (Algérie).
 Soulié, Cahors (Lot).
 Stoclet, Lille (Nord).
 Tavera, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), 3, rue Blatin.
 Tavernier (de), Paris, 67, rue de Pronv.

MM.

Tavernier (René), Lyon, 7, rue de Bonnel.
Thélin de), Tarbes (Hautes-Pyrénées), 1, rue Peré.
Thérel, Châlons-sur-Marne (Marne).
Thurninger, Paris, 5, rue Cassette.
Toulon, Paris, 70, rue d'Assas.
Tourtay, Mâcon (Saône-et-Loire).
Tur, Paris, 9, avenue de l'Observatoire.
Vidal, Bordeaux (Gironde), 2, rue J.-J. Bel.
Viennot, Paris, 43, rue d'Assas.
Voisin, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais).
Volontat (de), Paris, 244, Boulevard Saint-Germain.
Waldmann, Paris, 39, avenue Henri-Martin.
Weill, Paris, 66, rue de la Chaussée-d'Antin.
Weiss, Paris, 16, rue d'Aumale.
Wender, Moulins (Allier).
Widmer (Edouard), Paris, 23, rue Desbordes-Valmore.
Widmer (Maurice), Paris, 91, boulevard de Courcelles.
Willotte, Quimper (Finistère), 6, rue de Brest.
Zurcher, Berne (Suisse), 45, Laubeckstrasse.

§ 3. — INGÉNIEURS ORDINAIRES DES PONTS ET CHAUSSÉES

MM.

Adam (Paul-Albert), Dijon (Côte-d'Or), 13, rue Charles-de-Vergennes.
Adam (Paul-Emile), Paris, 40, boulevard des Invalides.
Ader, Château de Cabezac, Bize (Aude).
Alexandre, Royan (Charente-Inférieure).
Alix, Beauvais (Oise).
Antin, Poitiers (Vienne).
Armand (Louis), Avignon (Vaucluse), 19, rue de la Masse.
Arnaud (Jean), Paris, 9, rue Brémontier.
Arnaud (Marius), Nice (Alpes-Maritimes), 33, avenue de Villermont.
Aroles, Montpellier (Hérault), 2, passage Belugon.
Aron, Marseille (Bouches-du-Rhône), 122, cours Lieutaud.
Arrault, Pau (Basses-Pyrénées), 63, rue de Bordeaux.
Aubert, Arles (Bouches-du-Rhône).
Aubry, Senlis (Oise).
Aubry (Charles), Montpellier (Hérault).
Aumont, Paris, 53, rue de Rochechouart.
Aurie, Lyon (Rhône).
Autonne, Lyon (Rhône), 9, rue Montbernard.
Balling, Le Havre (Seine-Inférieure), 53, boulevard François I^{er}.
Baratte, Paris, 34, rue Copernic.
Bardot, Nice (Alpes-Maritimes), 27, rue Alphonse-Karr.
Barrillon, Paris, 10, rue du Four.
Bauer (Théodore), Tours (Indre-et-Loire).
Becquerel, Paris, 15, boulevard Saint-Germain.
Bénézit, Vannes (Morbihan), 14, rue Olivier-de-Clisson.
Bérenghier, Aix (Bouches-du-Rhône), 1, cours d'Orbitelle.
Bernard (François), Dunkerque (Nord), 19, rue de Souhise.
Bertrand (Vital), Laon (Aisne).
Bezault, Besançon (Doubs).
Bienvaux, Paris, 31, avenue Trudaine.
Blaise, Besançon (Doubs), 10, rue de Lorraine.
Blondel, Paris, 41, avenue de la Bourdonnais.
Bodin, Calais (Pas-de-Calais), 8, rue Royale.
Bonneau (Louis), Tunis (Tunisie).
Bonnet (Frédéric), Montargis (Loiret), 17, rue Carnot.
Bory, Fontainebleau (Seine-et-Marne).
Bouché-Leclercq, Nevers (Nièvre).
Boulzaguet, Noyon (Oise).
Bourgeois, Douai (Nord), 33, quai d'Alsace.
Bourgeois (Victor), Le Puy (Haute-Loire).
Bret, Paris, 25, rue Scheffer.
Breuillé, Auxerre (Yonne).
Brigol, Sétif (Algérie).
Brossard, Dunkerque (Nord).
Brosse (de la), Paris, 4, rue de la

MM.

Bruneau, Caudéran (Gironde), 9, rue Jules-Malit.
Buffet, Plainfaing (Vosges).
Butavand, Alger (Algérie).
Caboche, Saïgon (Indo-Chine).
Caldaguès, Paris, 6, rue Coëtlogon.
Candelier, Lille (Nord), 33, rue André.
Canel, Belleville près Verdun (Meuse).
Caquot, Troyes (Aube).
Cardin, Rouen (Seine-Inférieure), 28 bis rue de Lenôtre.
Carrau, Phanrang (Annam).
Casset, Gien (Loiret).
Gastaing, Laval (Mayenne), 31, rue du Lieutenant.
Caufourier, Mostaganem (Algérie).
Gaussin de Perceval, Paris, 10, rue Jean-Baptiste-Dumas.
Charron, Bordeaux (Gironde), Compagnie du Midi.
Chateau, Paris, 22, rue Poussin.
Chauve, Béziers (Hérault).
Chevalier (Flavien), Rouen (Seine-Inférieure).
Chevallier, Abbeville (Somme).
Claise, Charleville (Ardennes).
Claudet, Tours (Indre-et-Loire), 87 bis, rue d'Entraygues.
Claveille, Paris, 5, rue César-Franck.
Coblent, Rouen (Seine-Inférieure), 52, quai Gaston-Boulet.
Collot, Paris, 123, boulevard Péreire.
Combarous, Marseille (Bouches-du-Rhône), 1, quai de la Joliette.
Comte, Commercy (Meuse).
Conche, Lyon (Rhône).
Constantin, Paris, 11, rue Jean-Vauiry.
Conte, Saïgon (Indo-Chine).
Gordier (Gabriel), Paris, 90, rue de la Victoire.
Courtier, Mantes (Seine-et-Oise).
Couturier, Grenoble (Isère), 12, rue Général-Matte.
Gouvreux, Paris, 37, boulevard Lannes.
Dacremont, Mantes (Seine-et-Oise).
Dagallier, Grenoble (Isère).
David, Paris, 15, rue de Surène.
Debès, Honfleur (Calvados).
Delacourcelle, Saïgon (Indo-Chine).
Delage, Limoges (Haute-Vienne).
Delande, Cherbourg (Manche), 32, rue Notre-Dame.
Delebecque, Thonon (Haute-Savoie).
Delemer, Nîmes (Gard).
Delmotte, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais).
Delpit, Dakar (Sénégal).
Descubes, Paris, 48, rue de Dunkerque.
Deslandres, Paris, 34, rue Hamelin.
Desroche, Provins (Seine-et-Marne).
Dessirier, Lyon (Rhône), 31, rue Sainte-Hélène.
Deval, Cambrai (Nord).
Domerque, Marseille (Bouches-du-Rhône), 42, rue Montgrand.
Doniol, Lille (Nord), 18, rue Brûle-Maison.
Dreyfuss (Justin), Paris, 2, rue Villebeis-Mareuil.
Dubois (Auguste), Montluçon (Allier).
Dubois (Paul), Nancy (Meurthe-et-Moselle), 1, rue de la Commanderie.
Dubois, Paris, 10, rue Gay-Lussac.
Duchâtel, Compiègne (Oise).
Dugardin, Nantes (Loire-Inférieure), 1, rue d'Argenté.
Dumas, Grenoble (Isère), 29, rue Lesdiguières.
Duperrier, Chartres (Eure-et-Loir), rue Chauveau-Lagarde.
Dupont, Paris, 119, boulevard Haussmann.
Epinay, Calais (Pas-de-Calais).
Eguer, Paris, 5, rue de Luyves.
Ètève, Châteaudun (Eure-et-Loir).
Eydux, Tarbes (Hautes-Pyrénées), 16, rue des Francs-Maçons.
Eymar, Thonon (Haute-Savoie).

MM.

Ferrus, Paris, 78, rue des Saints-Pères.
Février, Nevers (Nièvre).
Fourault, Saint-Malo (Ille-et-Vilaine).
François (Pierre), Cherbourg (Manche), 20, rue Victor-Hugo.
Freyssinet, Moulins (Allier).
Gadreau, Constantine (Algérie).
Garau, Béziers (Hérault), 2, avenue Saint-Saëns.
Gassier, Draguignan (Var).
Gérardin, Paris, 15, rue Soufflot.
Gerdès, Brest (Finistère), 54, rue Saint-Yves.
Gerin, Tours (Indre-et-Loire), 91, rue de l'Alma.
Geslain, Paris, 33 bis, boulevard Bourdon.
Godard, Bordeaux (Gironde), 86, rue Calvé.
Godron, Rouen (Seine-Inférieure), 52, quai Gaston-Boulet.
Goury du Roslan, Paris, 1, rue Boccador.
Grimpret, Lille (Nord), 116, rue des Postes.
Guérin, Alger (Algérie), 59, rue Michelet.
Guffet, Paris, 11 bis, avenue Jules-Janin.
Guibert, Paris, 22, boulevard Flandrin.
Guiffart, Le Havre (Seine-Inférieure), 141, boulevard François I^{er}.
Guignard, Naters (Suisse), route de la Furka.
Guillet, Melun (Seine-et-Marne), 20 bis, avenue Thiers.
Guillot, Condom (Gers).
Guiotton, Chine (Ministère des Affaires étrangères).
Guyot, Marseille (Bouches-du-Rhône), 2, boulevard de Longchamps.
Hachon, Auch (Gers).
Hardel, Saint-Louis (Sénégal).
Harlé, Paris, 12, rue Pierre-Charron.
Hégly, Dijon (Côte-d'Or), 10, rue Bouhier.
Henault, Bourg-la-Reine (Seine), 5, rue Arago.
Henry (Albert), Charleville (Ardennes), 33, rue Forest.
Hermann, Paris, 77, avenue Bosquet.
Herrmann, Cette (Hérault).
Herzog, Dieppe (Seine-Inférieure).
Houël, Nice (Alpes-Maritimes), 40, boulevard Victor-Hugo.
Houpeurt, Blois (Loir-et-Cher).
Huet, Montargis (Loiret).
Huet (Robert), Reims (Marne), 11, chaussée du Port.
Hugues, Aubéna (Ardèche).
Husson, Le Caire (Égypte).
Hutin, Villeneuve-sous-Dammartin (Seine-et-Marne).
Imbs, Paris, 1 bis, boulevard Gouvion-Saint-Cyr.
Jacquinot, Langres (Haute-Marne), 37, rue Diderot.
Javary, Paris, 18, rue de Dunkerque.
Joly (de), Paris, 3, rue de la Terrasse.
Jomier, Sfax (Tunisie).
Jourde, Paris, 141, rue de la Tour.
Joyant, Pontoise (Seine-et-Oise), 10, rue Carnot.
Jullien, Paris, 20, rue des Fossés-Saint-Jacques.
Kauffmann, Bordeaux (Gironde), 2 rue J.-J. Bel.
Labeille, Bordeaux (Gironde), 33, rue du Manège.
Labordère, Bayonne (Basses-Pyrénées).
Lacroix, Nîmes (Gard), 9, avenue Feuchin.
Lahaussais, Dunkerque (Nord).
Lambert, Châlons-sur-Marne (Marne), 40, allées Saint-Jean.
Lapenne, Toulouse (Haute-Garonne).
Larminat (de) (Jean), Paris, 38, avenue Bugeaud.
Laroche, Le Havre (Seine-Inférieure), 1, boulevard François I^{er}.
Lecoq, Châteauroux (Indre), 4, rue des Arts.
Le Conte, Mayenne (Mayenne).
Lefébure (Henri), Granville (Manche).
Lefebvre (Alexandre), Paris, 61, rue de l'Arcade.
Lefebvre (Charles), Rouen (Seine-Inférieure), 106, rue d'Elbeuf.
Le Gavrian, Versailles (Seine-et-Oise), 8, rue de Provence.
Logay, Orléans (Loiret), 9, quai du Châtelet.

MM.

Léger, Morlaix (Finistère).
Lehouchu, Nantes (Loire-Inférieure), 10, quai Turenne.
Le Rond, Paris, 106, rue de Miromesnil.
Le Roux, Angers (Maine-et-Loire), 123, rue Franklin.
Lesierre, Roanne (Loire), 7, rue de Sully.
Le Trocquer, Saint-Nazaire (Loire-Inférieure).
Levaillant, Beaune (Côte-d'Or).
Leverve, Paris, 88, avenue de Breteuil.
Liévin, Pithiviers (Loiret).
Lipmann, Vendôme (Loir-et-Cher).
Lœwy, Paris, 133, boulevard du Montparnasse.
Lombard, La Rochelle (Charente-Inférieure).
Lorieux (Edmond), Paris, 67, rue de Courcelles.
Lutton, Rochefort (Charente-Inférieure).
Lyon, Nancy (Meurthe-et-Moselle).
Magdelénat, Poitiers (Vienne).
Mahieu, Paris, 3, square de l'Opéra.
Maillet (Ed.), Bourg-la-Reine (Seine), 11, rue de Fontenay.
Maillet (Georges), Reims (Marne), 20, rue Werlé.
Maître-Devallon, Orléansville (Algérie).
Malterre, Toulouse (Haute-Garonne), 7, rue de l'Université.
Maréchal, Paris, 272, rue du Faubourg-Saint-Honoré.
Margaine, Paris, 12, rue Dupont-des-Loges.
Margot (Maurice), Paris, 10, rue de la Pépinière.
Marguery, Vesoul (Haute-Saône).
Marlio, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 49, place de la Carrière.
Maroger, Toulon (Var), 1, avenue Lazare-Carnot.
Martin (Henri), Rouen (Seine-Inférieure), 34, rue du Champ-des-Oiseaux.
Martinet, Bayonne (Basses-Pyrénées).
Mascart, Paris, 2, rue Mignet.
Massenet, Caudéran (Gironde), 4, avenue de Mirmont.
Masson, Arras (Pas-de-Calais).
Mathieu, Perpignan (Pyrénées-Orientales).
Mayer (Eugène), Paris, 10, rue La Bruyère.
Mayer (Georges), Bourges (Cher).
Mazerolle, Paris, 91, avenue Niel.
Mercier, Lille (Nord), 171, boulevard de la Liberté.
Mesnager, Paris, 182, rue de Rivoli.
Métivet, La Roche-sur-Yon (Vendée), (Cotisation rédimée).
Métour (Ministère des Colonies).
Meunier (Paul), Bordeaux (Gironde), 201, boulevard de Caudéran.
Michaut (Henri), Nancy (Meurthe-et-Moselle), 49, rue Hermitte.
Michaux (Lucien), Tunis (Tunisie).
Michel (Gaston), Nantes (Loire-Inférieure), 54, rue de la Bastille.
Michel (Henri), Mascara (Algérie).
Mielle, Bourg (Ain).
Willot, Lons-le-Saunier (Jura).
Moissenet, Chaumont (Haute-Marne).
Mollins (de), Nevers (Nièvre), 6, rue du Cloître-St-Cyr.
Montigny, Les Sables-d'Olonne (Vendée).
Moreau, Toulon (Var), 80, boulevard de Strasbourg.
Naudé, Saint-Quentin (Aisne), 34, rue du Gouvernement.
Ninck, Bar-le-Duc (Meuse).
Ocagne, (d^e) Paris, 30, rue La Boétie.
Oppenheim, Paris, 28, rue Galilée.
Ott, Valenciennes (Nord).
Ourson, Paris, 36, avenue de la Motte-Picquet.
Parent, Mâcon (Saône-et-Loire), 4 bis, boulevard Rocca.
Pariset, Lunéville (Meurthe-et-Moselle).
Pascalon, Lyon (Rhône), 16, rue Godefroy.
Paul, Paris, 54, boulevard Hausmann.
Pellarin, Cambrai (Nord).
Pellé, Paris, 8, place d'Éna.
Pendariès, Toulouse (Haute-Garonne), 32, rue de Metz.
Perrier (Henri), Paris, 108, boulevard du Montparnasse.
Perrier (Louis), Jsmailia (Égypte).

MM.

Peychez, Rochefort (Charente-Inférieure), 87, rue de l' Arsenal.
Philippe, Angers (Maine-et-Loire).
Phillippe, Dunkerque (Nord).
Picard (François-Louis), Tunis, 2, avenue de Carthage.
Picarougne, Toulouse (Haute-Garonne), 34, rue Raymond IV.
Pigeaud, Paris, 31, boulevard de Port-Royal.
Pocard-Kerviler (Georges), Orléans (Loiret).
Porché, Tunis (Tunisie), 5, rue du Contrôle-Civil.
Pouyanne, Saïgon (Indo-Chine).
Prince, Tours (Indre-et-Loire), 43, rue Néricault-Destouches.
Prompsal, Sens (Yonne).
Quarré, Paris, 32, avenue Niel.
Quinquet, Paris, 25, boulevard Saint-Germain.
Quintin, Mont-de-Marsan (Landes).
Radet, Rodez (Aveyron).
Rebuffel, Marseille (Bouches-du-Rhône), 98, rue Sylvabelle.
Regnauld, Périgueux (Dordogne), 125, rue Victor-Hugo.
Regnoul, Paris, 7, rue Washington.
Renard, Chambéry (Haute-Savoie), 12, route de Lyon.
Reulos, Chambéry (Haute-Savoie).
Reuss, Saint-Etienne (Loire).
Reynès, Carcassonne (Aude), 6, square Gambetta.
Rezeau, Rennes (Ille-et-Vilaine), 13, rue Lanjuinais.
Riboud, Soissons (Aisne).
Richard, Angoulême (Charente), 127, rue Waldeck-Rousseau.
Rocheray, Toulon (Var), 2, rue Revel.
Rogie, Diégo-Suarez (Madagascar).
Rogier, Bayonne (Basses-Pyrénées).
Rossignol, Paris, 46, rue de Dunkerque.
Rotureau, Caen (Calvados), 10 bis, rue de la Marine.
Roth, Auxerre (Yonne).
Roux, Alger (Algérie).
Ruffleux, Valence (Drôme), rue de l'École Normale.
Saint-Romas, Alger (Algérie).
Sallet, Paris, 19, quai Voltaire.
Samson, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) 10, rue de Flahaut.
Sarazin, Sedan (Ardennes).
Schwob, Montélimar (Drôme).
Seignobos, Châlon-sur-Saône (Saône-et-Loire).
Sigault, Meaux (Seine-et-Marne), 22, rue Saint-Faron.
Soulassol, Toulon (Var), 2, rue Paulin-Guérin.
Stablo, Amiens (Somme).
Suquet, Paris, 63, avenue Malakoff.
Tarnier, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).
Tartrat, Tours (Indre-et-Loire), 11, rue Nicolas-Simon.
Tessier, Bougie (Algérie).
Théron, Paris, 234, boulevard Saint-Germain.
Théry, Albi (Tarn).
Thévenot, Brest (Finistère).
Thiollière, Lille (Nord).
Tinardon, Paris, 27, avenue de la Grande-Armée.
Tintant, Vesoul (Haute-Saône).
Troté, Paris, 6, rue Chardin.
Trouvelot, Amiens (Somme).
Vallée, Dax (Landes).
Varvier, Digne (Basses-Alpes).
Vasseur, Paris, 2, rue Villebois-Mareuil.
Veilhan, Paris, 215, rue du Faubourg Saint-Honoré.
Vergnieaud, Oran (Algérie).
Verrière, Lorient (Morbihan).
Viallefond, Marseille (Bouches-du-Rhône), 17, rue Gri-gnan.
Vicaire, (Jules), Brest (Finistère), 31, rue Voltaire.
Vieille, Paris, 121, boulevard Saint-Germain.
Vielle, Bône (Algérie).
Vincent, Tunis (Tunisie).
Weiss (Georges), Paris, 20, avenue Jules-Janin.
Wiart, Paris, 28, rue Traversière.

MM.

Wibratte, Paris, 11, rue de Montessuy.
Wilhelm, Gap (Hautes-Alpes).
Willemin, Quimper (Finistère).

§ 4. — ÉLÈVES-INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

MM.

Aron, Paris, 4, rue de l'Université.
Balensi, Paris, 21, quai Malaquais.
Baticle, Paris, 7, rue Le Goff.
Beau, Paris, 75, avenue Michel-Ange.
Bonnisseau, Paris, 46, rue Fabert.
Bouteloup, Paris, 10, rue de Babylone.
Castel (du), Paris, 241, boulevard Saint-Germain.
Caudrelrier, Paris, 5, rue Daubigny.
Collin, Paris, 35, rue de Lille.
Detœuf, Paris, 6, rue Gay-Lussac.
Fay, Paris, 11, rue Saint-Florentin.
Folin (de), Paris, 83 bis rue N.-D. des Champs.
François, Vitry (Seine), 4, avenue des Acacias.
Frontard, Paris, 87, rue du Bac.
Gervais de Rouville, Paris, 64, rue de Monceau.
Giboin, Paris, 6, rue de Verneuil.
Giltay, Paris, 25, rue des Saints-Pères.
Girard, Paris, 77, boulevard Saint-Michel.
Hecker, Paris, 129, faubourg Saint-Denis.
Hinstin, Paris, 12, rue Clapeyron.
Jeannin, Paris, 148 boul. de Grenelle.
Jourdain, Paris, 117 rue N.-D. des Champs.
Le Besnerais, Paris, 39, rue de Turenne.
Leboulleux, Paris, 9, rue de la Grande-Chaumière.
Lefèvre, Paris, 51, rue de Seine.
Lefort (Fernand), Paris, 56, rue de Verneuil.
Lefort (Pierre), Paris, 126, rue de Rennes.
Lefranc, Versailles, 11, rue de l'École.
Lemoine, Paris, 76, rue Notre-Dame-des-Champs.
Lévêque, Paris, 56, rue de Verneuil.
Le Verrier, Neuilly-sur-Seine, 70, rue Charles-Lafitte.
Magnier, Paris, 47, rue du Montparnasse.
Monseran, Paris, 89, rue Secrétan.
Mugnot, Paris, 9, rue Monge.
Noël, Paris, 117, rue N.-D. des Champs.
Normandin, Paris, 9, rue Monge.
Perret, Paris, 14, rue Monsieur-le-Prince.
Pouyanne, Paris, 107, rue de Rennes.
Renault, Paris, 6, rue Gay-Lussac.
Salmon, Paris, 13, rue de Montessuy.
Scotto di Vettimo, Paris, 9, rue Monge.
Sevin, Paris, 38, rue Saint-Sulpice.
Thellier de la Neuville, Paris, 3, rue des Saints-Pères.
Thouvenot, Asnières (Seine), 15, boulevard Voltaire.
Tumerelle, Paris, 7, rue Jean-Lautier.
Vagneux, Paris, 19, rue Bréa.
Watier, Paris, 35, rue Jacob.
Wolff, Paris, 85, boulevard Malesherbes.

2° FONCTIONNAIRES EN RETRAITE

§ 1^{er}. — INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES.

MM.

Alard, Paris, 76, avenue Wagram.
Amécourt (d'), château de Jussy, par Avor (Cher).
Arnaud, Paris, 73, rue de Rennes.
Aubé, Capbreton (Landes).
Earlaté de Mas, Lyon (Rhône), 2, place Saint-Jean.
Baume, Paris, 21, rue de la Pompe.
Baumgartner, Agen (Lot-et-Garonne).
Bazin, Chenôve (Côte-d'Or).

MM.

Bernard (Henry), Paris, 25, boulevard Maiesherbes.
Bonneau du Martray, Versailles, 35, rue de Bethune.
Boumet, Carcassonne (Aude), 17, rue de la Mairie.
Boulé (A.), Paris, 7, rue Washington.
Boutillier, Paris, 24, rue de Madrid.
Brosselin, Paris, 89, boulevard Maiesherbes (cotisation rédimée.)
Carlier, Paris, 15, rue Decamps.
Châtel, Paris, 61, rue Scheffer.
Cheysson, Paris, 4, rue Adolphe-Yvon.
Chosy, Paris, 9, rue de Poitiers.
Collignon, Paris, 2, rue de Commaille.
Considère, 108, boulevard du Montparnasse.
Courtois, Saint-Pierre-d'Albigny (Savoie).
Cuvinot, Paris, 15, rue de Phalsbourg.
Dartein (de), Paris, 66, rue Spontini.
Deloche, Nîmes (Gard), 2, rue de la Vierge.
Delocre, Paris, 1, rue Lavoisier.
Demouy, Paris, 179, boulevard Péreire.
Doniol, Paris, 96 bis, rue de la Tour (villa de la Tour, n° 5).
Duportal, Paris, villa Montmorency.
Dupuy, Paris, 149, boulevard Saint-Germain.
Fargaudie, Paris, 51, rue du Ranelagh.
Floucaud de Fourcrôy, Saint-Malo (Ille-et-Vilaine).
Fontaine, Beaune (Côte-d'or), 14, rue Saint-Martin.
Genty, Paris, 20, avenue Rapp.
Gobin, Lyon (Rhône), 8, quai d'Occident.
Guillain, Paris, 55, rue Scheffer.
Guinard, Paris, 4, place de Rennes.
Holtz, Paris, 82, boulevard des Batignolles.
Hougue (de la), Paris, 11, avenue de Breteuil.
Joly, Paris, 11, rue du Printemps.
Koziorowicz, Paris, 20, rue Cardinal-Lemoine.
Laroche, Paris, 110, avenue de Wagram.
Lemaire, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), 65, rue Blatin.
Lenthéric, Paris, 28, rue du Luxembourg.
Lévy (Théodore), Paris, 8, rue Crevaux.
Loche, Paris, 24, rue d'Offémont.
Lorieux (Th.), Paris, 34, rue Guyot.
Mancel, Paris, 91, boulevard Flandrin.
Moquet, Nancy (Meurthe-et-Moselle).
Pacull, Albi (Tarn).
Parlier, Paris, 8, boulevard Emile-Augier.
Pasqueau, Paris, 41 bis, boulevard de Latour-Maubourg.
Petit, Lyon (Rhône), 2, rue Tranchet.
Picquenot, Paris, 28, avenue Marceau.
Pocard du Cosquer de Kerviler, Saint-Nazaire (Loire-Inférieure).
Poincarré, Paris, 10, rue de Babylone.
Potel, La Rochelle (Charente-Inférieure).
Proszinski, Foix (Ariège).
Reynès, Perpignan (Pyrénées-Orientales).
Ricour, au Mans (Sarthe), Le Gué-Bernisson.
Roman, Périgueux (Dordogne), Villa des Cèdres.
Roucaÿrol, Marseille, 10, rue Wulfran-Puget.
Rougeul, Paris, 3, rue du Regard.
Rousseau (Ernest), Paris, 1, place Possoz.
Rousseau (Léon), Rennes (Ille-et-Vilaine).
Sainjon, Orléans (Loiret).
Salva, Paris, 81, rue Saint-Lazare.
Schércr, Paris, 30, rue Boissière.
Thoux, Neuilly-sur-Seine, 90, boul. Bineau.
Ussel (d'), Paris, 4, rue Bayard.
Villiers (de), du Terrage, Paris, 30, rue Barbct-de-Jouy.
Voisin Bey, Paris, 3, rue Scribe.
Wolff, Paris, 12, rue du Regard.

§ 2. — INGÉNIEURS EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES.

MM.

Amor, Paris, 14, rue de la Harpe.

MM.

Bertin (L.), Paris, 42, rue Vignon.
Barabant, Paris, 14, rue de Clichy.
Biard, Paris, 35, rue de l'Université.
Bidault, Dijon (Côte-d'Or).
Bonnaïous, Paris, 96, avenue Victor-Hugo.
Bonneau, Guéret (Creuse).
Brière, Paris, 35, rue de Rome.
Brianiquel, Paris, 109, boulevard Haussmann.
Camus, Paris, 3, rue Edmond-Valentin.
Chemin, Paris, 33, avenue Montaigne.
Chigot, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).
Choron, Paris, 112, boulevard de Courcelles.
Decolliveaux, Le Havre (Seine-Inférieure), 33, rue des Gobelins.
Denis, Paris, 3, rue de Lyon.
Dormoy, Bône (Algérie).
Du Boys, Alençon (Orne).
Duparcq, Arras (Pas-de-Calais).
Garceau, Paris, 116, rue de Rennes.
Geoffroy, Versailles (Seine-et-Oise), 8, rue de Béthune.
Gilbin, à Troyes.
Guillon, Orléans (Loiret), 2, rue Notre-Dame de Recouvrance.
Herpin, Lorient (Morbihan), Cale Ory, 1.
Houbre, Belfort.
Hugues, Alais (Gard).
Jacquier, Thonon-les-Bains (Haute-Savoie).
Krafft, Paris, 53, avenue des Ternes.
Lasne, Les Perrières par Saujon (Charente-Inférieure).
Laterrade, Condom (Gers).
Léonard, Bourges (Cher), 14, avenue de la Garc.
Lestelle, Caen (Calvados), 17, rue Docteur-Rayer.
Lucas, Paris, 30, rue Boissière.
Malibrant, Paris, 198, boulevard Péreire.
Marchat, Mont-de-Marsan (Landes).
Maréchal, Camiac (Gironde).
Mauranges, Toulouse (Haute-Garonne).
Montgolfier (de), Saint-Chamond (Loire).
Pader, Paris, 183, boulevard Saint-Germain.
Pelletreau, Paris, 15, rue Saint-Didier.
Petsche, Paris, 8 bis, chaussée de la Muette.
Petit, Paris, 65, avenue Kléber.
Pichon, Paris, 7, avenue de Villars.
Radoult de Lafosse, Cusset (Allier).
Renaudot, Paris, 91, rue Jouffroy.
Rœderer, Paris, 156, boulevard Péreire.
Salle (Paul), Paris, 95, rue de Maubeuge.
Salles (Jean), Toulouse (Haute-Garonne).
Shanneur, Paris, 70, boulevard Magenta.
Thiébaud, Rennes (Ille-et-Vilaine).
Volmérange, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 15, rue de la Commanderie.
Wallet, Paris, 12, rue Antoine-Roucher.

§ 3. — INGÉNIEURS ORDINAIRES DES PONTS ET CHAUSSÉES

MM.

Cazavan, Paris, 35, boulevard Saint-Michel.
Cètre, Cazères-sur-Garonne (Haute-Garonne).
Charbonnel, Gray (Haute-Saône).
Guibert, Paris, 15, rue Mausart.
Humbert (Adolphe), Toulouse (Haute-Garonne).
Jouffray, Cannes (Alpes-Maritimes).
Mercerou-Vicat, Grenoble (Isère).
Michel (Jules), Paris, 44, rue de Fleurus.
Perrot, Paris, 82, boulevard Saint-Germain.
Vivier, Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne).

MINES

1° FONCTIONNAIRES EN ACTIVITÉ

§ 1. — INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES MINES

MM.

Aguillon, Paris, 71, faubourg Saint-Honoré.
Carnot, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Delafond, Paris, 108, boulevard du Montparnasse.
Kuss, Paris, 15 bis, rue Théophile-Gautier.
Lévy (Michel), Paris, 26, rue Spontini.
Nivoit, Paris, 4, rue de la Planche.
Tauzin, Saint-Etienne (Loire).
Worms de Romilly, Paris, 7, rue Balzac.
Zeiller, Paris, 8, rue du Vieux-Colombier.

§ 2. — INGÉNIEURS EN CHEF DES MINES

MM.

Amiot, Paris, 4, rue Weber.
Aubert, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), 82, rue La-martine.
Badoureau, Chambéry (Savoie), 2, rue du Parc.
Beaughey, Paris, 38, rue Boileau.
Béchevel (de), Rouen (Seine-Inférieure).
Bernheim, Paris, 36, rue Washington.
Bertrand, Paris, 75, rue de Vaugirard.
Bochet, Paris, 57, rue de Boulainvilliers.
Boëll, Paris, 167, boulevard Malesherbes.
Boutiron, Bordeaux (Gironde).
Carcanagues, Paris, 72, boulevard Richard-Lenoir.
Chesneau, Paris, 18, rue des Pyramides.
Cléroult, Paris, 42, rue de Monceau.
Cousin, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 86, quai Claude-le-Lorrain.
Curières (de), de Castelnaud, Paris, 15, avenue Bosquet.
Dougados, Alais (Gard).
Douvillé, Paris, 207, boulevard Saint-Germain.
Durand de Grossouvre, Bourges (Cher), 4, rue de la Petite Armée.
Fèvre, Paris, 1, place Possoz.
Fontaine, Paris, 2, avenue de Villais.
Genty, Marseille (B.-du-Rh.), 57-61, rue St-Jacques.
Henriot, Paris, 2, chaussée de la Muette.
Heurteau, Paris, 17, rue de Clichy.
Humbert, Paris, 6, rue Daubigny.
Jacob, Alger, 22, rue Constantin.
Janet, Paris, 87, boulevard Saint-Michel.
Lallemand, Paris, 66, boulevard Emile-Augier.
Lantenois, Hanoï (Tonkin).
Launay (de), Paris, 31, rue de Bellechasse.
Laurans, Paris, 9, rue d'Astorg.
Lcbreton, Paris, 24, rue Monsieur.
Le Chatelier, Paris, 75, rue Notre-Dame-des-Champs.
Leclère, Le Mans (Sarthe).
Le Cornu, Paris, 3, rue Gay-Lussac.
Léon, Arras (Pas-de-Calais).
Le Verrier, Neuilly-sur-Seine, 70, rue Charles-Lafitte.
Lévy (Léon), Paris, 2, rue Logelbach.
Lodin, Paris, 16, rue Desbordes-Valmore.
Mettrier, Douai (Nord), 21, rue Victor-Hugo.
Nentien, Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire), 82 bis, rue Gloriette.
Olry, Paris, 23, rue Clapeyron.
Pellé, Paris, 48, rue de Grenelle.
Pelletan, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Poincaré (H.), Paris, 63, rue Claude-Bernard.
Rolland, Paris, 60, rue Pierre-Charron (cotisation rédimée).

MM.

Sauvage, Paris, 14, rue Eugène-Flachat.
Seligman-Lui, Paris, 59, rue de Babylone.
Soubeyran (de), Paris, 102, boulevard Péreire.
Termier, Paris, 164, rue de Vaugirard.
Vieira, Toulouse (Haute-Garonne).
Voisin (Arm.), Dourges (Pas-de-Calais).
Voisin (Honoré), Firminy (Loire).
Walckenaer, Paris, 218, boulevard Saint-Germain (cotisation rédimée).
Wickersheimer, Paris, 11, Chaussée de la Muette.

§ 3. — INGÉNIEURS ORDINAIRE DES MINES

MM.

Angès Dauriac, Lille (Nord).
Aron, Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire) 30 bis, rue Gloriette.
Aubrun, Paris, 6, rue Bara.
Bachelery, Béziers (Hérault).
Bailly, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 11 rue de Rigny.
Bellanger, Le Mans (Sarthe), 44, rue Victor-Hugo.
Bellom, Paris, 6, rue Daubigny.
Bernard (Maurice), Paris, 17, rue Davioud.
Bès de Berc, Paris, 18, rue Scribe.
Billy (de), Paris, 6, rue Rembrandt.
Brisse, Paris, 46, rue de Dunkerque.
Caltaux, Toulouse (Haute-Garonne), 15, r. Raymond-IV.
Champy, Anzin (Nord).
Chapuy, Paris, 15, rue Alphonse-de-Neuville.
Chipart, Bordeaux (Gironde).
Golin de Verdière, Paris, 96, rue de l'Université.
Coste, Montceau-les-Mines (Saône-et-Loire).
Crussart, Saint-Etienne (Loire).
Cuvelette, Arras (Pas-de-Calais).
Danlos, Paris, 87, rue d'Amsterdam.
Defline, Valenciennes (Nord), 16, rue du Grand-Fossart.
Dussert, Alger (Algérie).
Dutilleul, Rouen (Seine-Inférieure).
Etienne, Paris, 27, avenue du Bel-Air.
Focqué, Paris, 3, rue de la Faisanderie.
Frantzen, Rodez (Aveyron).
Friedel, Saint-Etienne (Loire).
Glasser, Paris, 19, rue d'Edimbourg.
Gourguechon, Tunis (Tunisie).
Guillaume, Alais (Gard).
Henry Gréard, Paris, 30, rue du Luxembourg.
Herscher, Paris, 169, boulevard Malesherbes.
Heurteau, Arras (Pas-de-Calais).
Japiot, Dijon (Côte-d'Or), 18, rue Chabot-Charny.
Jordan (Paul), Paris, 4, rue de Luynes.
Jouquet, Saint-Etienne (Loire).
Laurent, Paris, 19, rue de Bourgogne.
Lavaste, Montpellier (Hérault).
Lebrun, Paris, 35, boulevard Raspail.
Leprince-Ringuet, Arras (Pas-de-Calais), 21, rue des Capucins.
Leproux, Lisbonne (Portugal), 37, rua Duque de Palmella.
Liénard, Saint-Etienne (Loire).
Lochard, Bordeaux (Gironde).
Loiret, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), 21, cours Sablon.
Luuyt, Paris, 9, avenue de l'Opéra.
Macaux, Moulins (Allier).
Maison, Paris, 68 bis, rue Joffroy.
Maitre, Forges de Morvillars (territoire de Belfort).
Merigeault, Constantine (Algérie).
Morette, Tours (Indre-et-Loire).
Nadal, Paris, 206, boulevard Raspail.
Nanteuil (de) de la Norville, Nantes (Loire-Inférieure), 3, rue des Cadéniers.
Nicou, Longwy-Bas (Meurthe-et-Moselle), 2, rue de Senelle.
Niewenglowski, Vesoul (Haute-Saône).

MM.

Pelnard, Saintes (Charente-Inférieure).
Pourcel, Bordeaux (Gironde), 185, boulevard de Candéran.
Primat, Grenoble (Isère), 5 bis, boulevard Gambetta.
Rateau, Paris, 7, rue Bayard.
Rigaudias, Marseille (B.-du-Rh.).
Rivet, Lyon (Rhône), 9, rue des Remparts d'Ainay.
Ruffi de Pontevès (de), Saint-Cloud-Montretout (Seine-et-Oise), 6, rue du Commandant Lareinty.
Schlumberger, Saint-Etienne (Loire), 12, rue de Lodi.
Siegler, Saint-Etienne (Loire), 14, rue Gambetta.
Solente, Marseille (Bouches-du-Rhône), 395, rue Paradis.
Taffanel, Saint-Etienne (Loire), 27, rue de la République.
Ulrich, Toulouse (Haute-Garonne).
Vaudeville, Nancy (Meurthe-et-Moselle).
Verlant, Paris, 69, avenue Wagram.
Vicaire, Saint-Etienne (Loire), 12, rue de Lodi.
Villain, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 57, rue Stanislas.
Weiss, Paris, 78 bis, avenue Henri-Martin.

§ 4. — ÉLÈVES-INGÉNIEURS DES MINES

MM.

Barthélemy, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Breynaert, Paris, 77, boulevard Saint-Michel.
Deschamps, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Dubois, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Fortier, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Grandjean, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Leauté, Paris, 20, boulevard de Courcelles.
Marchal, Paris, 24, avenue de l'Observatoire.
Parent, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Rémy, Paris, 112, boulevard Arago.
Rodhain, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Stouvenot, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.

2° FONCTIONNAIRES EN RETRAITE

§ 1. — INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES MINES

MM.

Bochet, Sceaux (Seine), 114, rue Houdan.
Duporcq, Paris, 59, rue des Saints-Pères.
Freycinet (de), Paris, 123, rue de la Faisanderie.
Genouillac (de) du Verdier, Rouen (Seine-Inférieure), rue Pavée.
Genreau, Paris, 22, rue Saint-Dominique.
Haton de la Goupillière, Paris, 56, rue de Vaugirard.
Keller, Paris, 119, avenue des Champs-Élysées.
Linder, Paris, 38, rue du Luxembourg.
Lorieux (Edmond), Paris, 45, rue Galilée.
Orsel, Céréelles, par Rouziers (Indre-et-Loire).
Perrin, Paris, 80, rue de Grenelle.
Peslin, Paris, 28, avenue Marceau.

§ 2. — INGÉNIEURS EN CHEF DES MINES

MM.

Bère, Paris, 18, rue d'Armaillé.
Chosson, Paris, 8, rue Margueritte.
Coince, Paris, 31, place Saint-Ferdinand.
Jordan, Paris, 48, rue de Varenne.
Ledoux, Paris, 250, boulevard Saint-Germain.
Mussy, Paris, 7, rue Théodore-de-Banville.
Noblemaire, Paris, 58, rue de La Boétie.
Oppermann, Marseille (B.-du-Rh.), 31, rue Montherand.

CHANGEMENTS

survenus, pendant le tirage, dans la liste des Ingénieurs

PONTS ET CHAUSSÉES

Sont nommés Ingénieurs en chef :

MM. Goury du Roslan,
Imbeaux,
Baratte,
Dreyfus,
Corbeaux,
Legay,
 Reuss,
Dumur,
Arnaud (Marius),
Nicolas,
Autonne,

M. Berthet, Ingénieur en chef est nommé inspecteur général et mis à la retraite.

III

COMPOSITION DU COMITÉ

élu le 19 Janvier 1907

NOMS	GRADE	ADRESSE	SORTANT A LA FIN DE
	<i>Président</i>		
MM. Jozon	Insp. G. P. C.	40, rue de Lubeck.	1908
	<i>Vice-Président</i>		
Delafond	Insp. G. M.	108, B. Montparnasse	1907
	<i>Secrétaire</i>		
Colson	Ing. C. P. C.	139, B. S'-Germain.	1908
	<i>Trésorier</i>		
Suquet	Ing. O. P. C.	63, Avenue Malakoff	1908
	<i>Membres</i>		
Bally	Ing. O. M.	Nancy.	1909
Bory	Ing. O. P. C.	Fontainebleau.	1907
Boutteville	Ing. C. P. C.	5bis, Pl. du Panthéon.	1907
Janet	Ing. C. M.	87, Boulv. St Michel.	1908
Labordère	Ing. O. P. C.	Bayonne.	1908
Le Conte	do	Mayenne.	1907
Limassot	Ing. C. P. C.	Laon.	1909
Loiseleur	do	Bordeaux.	1909
Mauris	do	27, Rue Marbeuf.	1908
Meunier	Insp. G. P. C.	146, Boul. Raspail.	1909
Monestier	Ing. C. P. C.	37, Rue de Berlin.	1907
Monseran	Élève P. C.	83, Rue Secrétan	1909

IV

PROJET DE LOI

sur le recrutement des

Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Présenté par le Gouvernement et renvoyé à la Commission des Travaux publics des Chemins de fer et des voies de communication (1)

EXPOSE DES MOTIFS

Messieurs,

Le projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre est divisé en deux titres, dont le premier a pour objet le Recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées et le second le Recrutement des ingénieurs des mines.

Nous examinerons successivement les dispositions de chacun de ces titres.

TITRE PREMIER

Recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées.

Le personnel de l'administration des ponts et chaussées, dont l'organisation générale est régie par les décrets des 7 fructidor an XII et 13 octobre 1851, comprend les fonctionnaires suivants :

1° Les commis, divisés en six classes et recrutés exclusivement par la voie du concours ;

2° Les conducteurs, divisés en sept classes (cinq de conducteurs proprement dits et deux de sous-ingénieurs), recrutés, comme les commis, par la voie exclusive du concours ;

3° Les ingénieurs, comprenant les ingénieurs ordinaires (trois classes), les ingénieurs en chef (deux classes) et les inspecteurs généraux (deux classes) ; ils passent d'un grade à l'autre sans examen et par voie d'avancement normal.

Les ingénieurs ont une double origine :

D'une part, ils sont recrutés parmi les élèves de l'Ecole polytechnique, ainsi qu'en dispose la loi du 30 vendémiaire an IV, dans l'article premier du

titre II et dans les articles 3 et 4 du titre V, ainsi conçus :

« TITRE II. — Ecole polytechnique. — ARTICLE PREMIER. — L'Ecole polytechnique est destinée à former des élèves pour le service des ponts et chaussées, etc.

TITRE V. — Ecole des ponts et chaussées. — ART. 3. — Les élèves seront au nombre de trente-six et serviront au remplacement tant des ingénieurs connus sous la dénomination d'ingénieurs des ponts et chaussées, que de ceux, etc.

« ART. 4. — Les élèves seront tirés de l'Ecole polytechnique, conformément à ce qui est prescrit dans le titre relatif à cette Ecole. »

D'autre part, une loi du 30 novembre 1850 a attribué le sixième du nombre des places d'ingénieurs aux conducteurs des ponts et chaussées, conformément à ses articles 1^{er}, 2 et 3, que nous reproduisons ci-après :

« ARTICLE PREMIER. — A l'avenir, le corps des ingénieurs des ponts et chaussées se recrutera en partie parmi les conducteurs embrigadés des ponts et chaussées.

« ART. 2. — L'admission des conducteurs dans le corps des ingénieurs a lieu à la suite de concours et d'examens publics. Nul n'est admis à concourir, s'il n'a dix ans de service effectif, à partir de sa nomination au grade de conducteur auxiliaire.

« ART. 3. — Le sixième des sujets nouveaux à admettre, chaque année, au grade d'ingénieur, sera pris parmi les conducteurs embrigadés ayant satisfait aux conditions du concours.

« A défaut de conducteurs reconnus admissibles, les vacances seront attribuées aux élèves de l'Ecole des ponts et chaussées. »

A côté de ces deux catégories d'ingénieurs, il convient de rappeler que, bien qu'aucune loi ni aucun règlement ne l'ait expressément prévu, un grand nombre de conducteurs remplissent les fonctions d'ingénieur, en conservant leur grade dans le cadre des conducteurs, et en obtenant généralement, vers la fin de leur carrière, le grade d'ingénieur auxiliaire. Il s'ensuit que les services d'ingénieur des ponts et chaussées sont actuellement occupés par trois catégories de fonctionnaires :

1° Soit par les ingénieurs provenant de l'Ecole polytechnique et de l'Ecole d'application des ponts et chaussées ;

2° Soit par les ingénieurs, anciens conducteurs, ayant obtenu ce grade au concours, en vertu de la loi du 30 novembre 1850 ;

3° Soit, enfin, par les ingénieurs auxiliaires et les conducteurs faisant fonctions d'ingénieur.

Les effectifs de chacune de ces catégories, pour les ingénieurs payés sur le budget des Travaux publics, étaient, d'ailleurs, les suivants au 1^{er} octobre 1906 :

1° Ingénieurs de tous grades provenant de l'Ecole polytechnique	303	soit 69 %
2° Anciens conducteurs nommés ingénieurs au concours.....	36 — 8	} 31 %
3° Ingénieurs auxiliaires et conducteurs faisant fonctions d'ingénieur	101 — 23	

(1) Cette Commission est composée de MM. Léon Janet (Ing. en chef des Mines, promotion 1879 à l'Ecole polytechnique), président ; Rabier, Bourrat, Aintond (1870, E. P.), Berthet, vice-présidents ; Dauzon, Empereur, Mai-rat, Devèze, Begey, Lebrun (Ing. au corps des Mines 1890, E. P.), secrétaires ; Régnier, Emile Cère, Théobald Foy, Paul Bignon, Deléglise, Maruéjols, Honoré Leygue (Haute-Garonne) (1875 E. P.), Brindeau, Treignier, Goujat, Pelletan, Tassin, Paul Brousse, Pierre Baudin, Grosdidier, Vandame, Edmond Chapuis (Jura), Félix

La loi du 30 novembre 1850, qui était destinée à ouvrir aux conducteurs l'accès, jusqu'alors fermé pour eux, du corps des ingénieurs, est restée longtemps sans effet, et c'est seulement en 1869, c'est-à-dire 19 ans plus tard, que le premier conducteur des ponts et chaussées parvint à subir avec succès les épreuves du concours qui lui donnait le grade d'ingénieur. Depuis cette époque, un certain nombre de conducteurs sont parvenus à triompher des difficultés de ce concours, à raison, tout d'abord, de la diffusion de plus en plus grande de l'instruction dans toutes les classes de la Société, mais surtout grâce à une mesure essentiellement démocratique par laquelle le regretté Président Carnot, alors ministre des Travaux publics, autorisa, en 1881, les conducteurs à entrer, après concours, à l'École des ponts et chaussées, en qualité d'élèves externes, en vue d'y compléter leur instruction générale.

La plupart des conducteurs devenus ingénieurs depuis 1881 passent ainsi par l'École des ponts et chaussées. Toutefois, bien qu'ils suivent exactement les mêmes cours que les élèves-ingénieurs venant de l'École polytechnique, les conducteurs n'en ont pas fini comme eux avec les examens et les concours, lorsqu'ils sortent de l'École ; ce stage d'études leur facilite bien le succès au concours pour le grade d'ingénieur, mais il ne les dispense nullement d'en subir les épreuves, quelles que soient les notes obtenues par eux pendant leur séjour à l'École des ponts et chaussées. C'est là une situation véritablement inadmissible et à laquelle le projet de loi a, notamment, pour objet de mettre fin.

Le Parlement et les pouvoirs publics se sont d'ailleurs depuis longtemps préoccupés du recrutement des ingénieurs, et on en trouve la preuve dans les nombreux projets ou propositions de loi déposés à la Chambre, mais dont aucun, pour une raison ou une autre, n'a pu jusqu'ici venir en discussion. Sans vouloir les analyser, nous tenons à en donner une brève nomenclature :

Proposition de M. Cantagrel.....	1881
— de M. Latrade.....	1882
— de M. David.....	1882
Projet de B. Varroy, ministre des Travaux publics	1882
Projet de M. Raynal, ministre des Travaux publics	1884
Rapport de M. Ménard-Dorian sur ce projet.....	1884
Proposition de M. Laur.....	1887
Proposition de M. Brousse.....	1890
Rapport de M. Ménard-Dorian sur cette proposition	1891
Proposition de M. Montaut.....	1893
Proposition de M. Krantz.....	1895
Projet de M. Turrel, ministre des Travaux publics	1897
Rapport de M. Ermant sur ce projet.....	1898
1 ^{re} proposition de M. Bourrat.....	1901
2 ^e proposition de M. Bourrat.....	1902

La fin de la législature rendit caduc le projet de M. Turrel qui présentait de grandes analogies avec celui qu'avait préparé M. Krantz (1), et qu'avait

adopté la Commission de la Chambre, sur un rapport très documenté de M. Ermant. Le projet actuel n'en diffère pas très sensiblement : c'est ainsi qu'il permet aux conducteurs, comme l'indiquait le projet de 1897, l'accession au grade d'ingénieur par deux voies différentes :

1^o Le passage par l'École des ponts et chaussées, où les conducteurs, admis après concours, suivront toutes les études et tous les exercices, au même titre et en la même qualité d'élèves ingénieurs, que les élèves venant de l'École polytechnique, pour en sortir, comme ces derniers, avec le grade d'ingénieur ordinaire, sans autre obligation que d'avoir satisfait aux examens de fin d'études ;

2^o La nomination directe, après un certain nombre d'années de services, et après inscription sur un tableau dressé en tenant compte des services rendus, des aptitudes spéciales, et du résultat d'un examen professionnel.

Le projet de 1897 ne comportait pas l'obligation ainsi imposée, pour les conducteurs à nommer directement, de subir un examen professionnel, et les nominations au grade d'ingénieur devaient être faites, après simple inscription sur un tableau dressé sur le vu des notes des candidats ; c'était, à vrai dire, un concours sur titres.

Quelles que soient les garanties pouvant résulter de la composition du Comité chargé d'apprécier ces titres, ce mode de nomination est, en réalité, ce qu'on peut appeler du « choix pur », système qui n'est pas à l'abri de toute critique. Il paraît indispensable que, pour arriver à une sélection dont l'importance est si grande, le Comité dont il s'agit soit appelé à faire état, non seulement des services et des aptitudes, mais aussi d'un examen professionnel, exclusif de toute faveur, et permettant seul d'obtenir une commune mesure de la valeur des sujets. Il est bien entendu, d'ailleurs, que le programme de cet examen ne présentera aucune analogie avec celui du concours actuel et qu'il sera rédigé uniquement en vue de s'assurer que les candidats possèdent toutes les connaissances techniques nécessaires pour remplir les fonctions correspondant au grade qu'ils sollicitent.

D'après la loi du 30 novembre 1850, la proportion des conducteurs à pourvoir chaque année du grade d'ingénieur est, comme on l'a dit, égale au sixième du nombre total.

En fait, le nombre actuel des ingénieurs provenant des conducteurs est de trent-six seulement, tandis que celui des anciens élèves de l'École polytechnique est de trois cent trois. Avec le projet présenté, les nominations de conducteurs au grade supérieur devront être faites dans la proportion nécessaire pour que le nombre des emplois d'ingénieurs de tous grades occupés par des fonctionnaires ne sortant pas de l'École polytechnique, soit toujours égal au tiers du nombre total des emplois de cette nature prévus au budget des Travaux publics. La proportion du tiers sera donc effectivement réalisée ; elle entrera véritablement dans la pratique et ne constituera plus une apparence, comme celle (d'ailleurs moitié moindre) qui figure dans la loi de 1850, avec un caractère plutôt théorique, il faut bien le reconnaître.

Cette proportion du tiers semble, au premier abord, moins avantageuse pour les conducteurs que

(1) Ce projet avait pour signataires MM. Krantz, P. Doumer, Jonnart, Antoine Perrier, Boudenoot, Antonin Dubost, Riotteau, Viger, Sarrien, Maurice Faure, Jules Siegfried, Louis Brindeau, etc.

celle du projet de loi de 1897. Elle l'est, en réalité, davantage.

Le projet analysé dans le rapport de M. Ermant stipulait, en effet, dans son article 4 que « les nominations, au choix, de conducteurs au grade d'ingénieur sont faites chaque année dans la proportion nécessaire pour que le nombre des ingénieurs ayant été conducteurs soit égal à quarante pour cent du nombre total d'arrondissements d'ingénieurs ordinaires que comportent les divers services du ministère des Travaux publics. »

Avec la rédaction du projet actuel — qui permettra, en particulier, suivant le vœu formellement exprimé par le Parlement, de donner le titre d'ingénieur à la plupart des conducteurs qui en remplissent aujourd'hui les fonctions — la moitié environ, au lieu de 40 pour cent, des arrondissements d'ingénieur ordinaire seront occupés, dès la mise en application de la loi, par des ingénieurs anciens conducteurs. Le projet présenté va donc plus loin que ceux qui l'ont précédé, et la base adoptée pour l'établissement de la proportion réservée aux fonctionnaires du rang, est plus logique que les autres, puisqu'elle englobe tous les grades que peuvent obtenir les ingénieurs et qu'il est dans la pensée de tous que les ingénieurs provenant des conducteurs pourront, lorsqu'ils en seront dignes, arriver aux grades les plus élevés.

Nous n'avons que peu de choses à dire au sujet des différents articles du projet de loi. Aussi bien avons-nous déjà justifié ses dispositions les plus essentielles. Nous signalerons cependant que les articles 1 et 2 contiennent une innovation par rapport aux projets antérieurs, en fixant à la date d'admissibilité au grade de conducteur, et non plus à celle de la nomination, le point de départ des années de services exigées, soit pour subir l'examen professionnel, soit pour participer au concours d'entrée à l'École des ponts et chaussées.

Cette disposition trouve son explication dans ce fait que, pour des raisons indépendantes de leur volonté, les candidats admissibles au grade de conducteur ne sont presque jamais titularisés immédiatement ; c'est ainsi que sur 397 nominations effectuées de 1900 à 1904, 165 seulement s'appliquaient à des candidats admissibles depuis moins d'un an, tandis que les 232 autres conducteurs avaient attendu leur nomination pendant un temps variant de un à cinq ans.

La mesure qui consiste à faire partir de la date de l'admissibilité le temps de service nécessaire pour se présenter à l'École des ponts et chaussées conduit à porter à six années — au lieu de cinq prévues au projet de 1897 — la durée de ces services. Cette disposition est loin d'être défavorable aux conducteurs parce que, comme nous venons de l'indiquer, la moyenne du temps qui s'écoule entre l'admissibilité et la nomination au grade de conducteur est généralement supérieure à un an.

L'application des dispositions de l'article 2 permettra aux conducteurs d'arriver ingénieurs en passant par l'École des ponts et chaussées, au plus tôt, vers trente et un ou trente-deux ans, soit cinq ans au moins plus tard que les ingénieurs provenant de l'École polytechnique. Quant aux conducteurs qui arriveront après examen professionnel et qui devront compter douze ans de services effectifs,

leur âge *minimum* de nomination au grade d'ingénieur sera, en fait, d'environ trente-quatre ou trente-cinq ans.

Les dispositions des articles 3 à 6 ne paraissent comporter aucune explication spéciale. Mais nous tenons à présenter quelques observations sur les articles 7 et 8 contenant les dispositions transitoires qui ont paru nécessaires pour régler la situation : 1° des ingénieurs auxiliaires et des sous-ingénieurs et conducteurs qui remplissent actuellement les fonctions d'ingénieur ; 2° des sous-ingénieurs ou conducteurs qui suivront les cours de l'École des ponts et chaussées, en qualité d'élèves externes, au moment de la promulgation de la loi.

En ce qui concerne les premiers, il convient de rappeler qu'aucun texte n'a jamais réglé les conditions dans lesquelles les conducteurs peuvent être chargés des fonctions d'ingénieur. La tradition qui s'est établie à cet égard, et qui remonte très loin (au moment du vote de la loi du 30 novembre 1850, il y avait déjà 51 conducteurs faisant fonctions d'ingénieurs), a évidemment son origine dans l'insuffisance du recrutement régulier des ingénieurs ; mais la situation des ingénieurs auxiliaires et des conducteurs faisant fonctions d'ingénieur (1), quels que soient, d'ailleurs, les services qu'ils ont rendus — et auxquels tout le monde s'accorde à rendre hommage — n'en est pas moins irrégulière et mal définie. Si, dans la pratique, ceux qui occupent des emplois de cette nature sont à peu près sûrs de les conserver, puisqu'aucun conducteur chargé d'un arrondissement d'ingénieur n'est pour ainsi dire jamais replacé dans le rang, il n'en reste pas moins qu'un simple arrêté ministériel suffit pour les investir de ces fonctions, et qu'un autre arrêté suffirait pour les en dépouiller, sans qu'aucun recours leur fût possible, puisqu'aucun texte n'aurait été violé. L'instabilité de cette situation et son défaut de logique ont d'ailleurs été reconnus depuis longtemps ; c'est évidemment pour y remédier qu'une résolution de la Chambre des députés, en date du 3 décembre 1896, « invitait le Gouvernement à préparer, pour le prochain budget, la nomination au grade d'ingénieur de tous les sous-ingénieurs (aujourd'hui ingénieurs auxiliaires) et de tous les conducteurs faisant fonctions d'ingénieur, en leur attribuant le traitement et toutes les allocations afférentes à ce grade et à ces fonctions. »

Depuis ce vote, rien ou presque rien n'a été fait pour rendre plus régulière la position des conducteurs faisant fonctions d'ingénieur, qui ont continué à être désignés, jusqu'à cette année, par le ministre, sous sa seule responsabilité, selon que le hasard des vacances de postes rendait une désignation opportune sur un point ou sur un autre, et qu'un conducteur, plus indiqué par ses services ou son savoir-faire, parvenait à obtenir ce titre envié. Signalons cependant que, cette année même, une décision ministérielle du 19 juillet 1906 a prescrit de soumettre au Comité d'avancement du corps des ponts et chaussées la candidature de tous les con-

(1) Le grade d'ingénieur auxiliaire, qui est une fin de carrière, peut être conféré aux sous-ingénieurs et aux conducteurs principaux remplissant, depuis cinq ans au moins, les fonctions d'ingénieur (Décrets du 21 décembre 1867 et du 27 décembre 1903).

ducteurs présentés par leurs inspecteurs généraux comme aptes à remplir les fonctions d'ingénieur, et a chargé ce Comité de dresser une liste unique. Cette mesure, qui a été très favorablement accueillie, est destinée à entourer de garanties plus sérieuses la nomination des conducteurs aux fonctions d'ingénieur ; elle n'est toutefois qu'une amélioration insuffisante apportée à l'institution même des conducteurs faisant fonctions d'ingénieur, dont la situation était et reste fautive, puisqu'ils ne sont plus conducteurs et ne sont pas ingénieurs. Notre projet fera radicalement disparaître cette catégorie de fonctionnaires, pour l'avenir.

L'article 7 prévoit que les nominations des « faisant fonctions » actuels seront faites après avis du Comité spécial institué par l'article 5, mais sans qu'il y ait lieu pour les intéressés de subir l'examen professionnel visé dans le même article. Il ne pouvait être question, en effet, de soumettre à une épreuve de ce genre des hommes dont plusieurs ont dépassé la soixantaine, qui, pour un certain nombre, sont chargés d'un arrondissement d'ingénieur depuis 15 ans et plus, et dont les aptitudes ont pu ainsi être facilement appréciées. Ces fonctionnaires pourront donc, à titre transitoire, recevoir dès la promulgation de la loi le grade d'ingénieur ordinaire. Toutefois, il ne serait pas équitable qu'ils pussent se trouver, par la suite, en compétition avec les ingénieurs parvenus à ce grade après la consécration de l'École ou de l'examen professionnel, c'est-à-dire après une sélection très rigoureuse ; il a donc paru juste de prévoir des règles spéciales pour leurs avancements futurs.

La deuxième disposition transitoire concerne les conducteurs qui suivront les cours de l'École des ponts et chaussées, en qualité d'élèves externes, au moment de la promulgation de la loi. Il est juste de leur donner le titre d'ingénieur à leur sortie de l'École, sans les astreindre à aucun examen spécial.

En résumé, sans amoindrir le rôle justement apprécié de l'École polytechnique dans le recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées, la loi proposée aura pour effet de substituer aux prescriptions trop étroites de la loi du 30 novembre 1850, des dispositions libérales qui peuvent se résumer ainsi :

1° *Augmentation du nombre des conducteurs susceptibles d'obtenir le titre d'ingénieur* ; dans l'état actuel des cadres, ce nombre sera porté de 36 à 146, sans aucune aggravation des charges budgétaires ;

2° *Situation identique faite, à l'École d'application des ponts et chaussées, aux polytechniciens et aux conducteurs admis à suivre les cours de cette École.*

TITRE II

Recrutement des ingénieurs des mines.

Le corps des mines, dont tous les grades sont exactement les mêmes que ceux du corps des ponts et chaussées, présente cependant, au point de vue du recrutement des ingénieurs, une différence radicale avec celui-ci. Tandis que le corps des ponts

sortis de l'École polytechnique et des conducteurs devenus ingénieurs au concours, celui des mines a été, jusqu'ici, un corps fermé, uniquement recruté parmi les premiers élèves sortis de polytechnique et ayant passé trois ans à l'École nationale supérieure des mines de Paris. Il existe, il est vrai, deux contrôleurs des mines remplissant les fonctions d'ingénieur (dont l'un pourvu du grade d'ingénieur auxiliaire), mais il n'y a aucun moyen pour ces fonctionnaires de pénétrer dans les cadres des ingénieurs proprement dits.

Or, ainsi que le rappelait si justement l'honorable M. Janet, rapporteur du budget des Travaux publics de 1907 : « Le principe des corps fermés ne peut se défendre dans un régime démocratique », et on comprendrait d'autant moins qu'on persistât à refuser aux contrôleurs l'accès du grade d'ingénieur que parmi les administrations civiles qui puisaient autrefois exclusivement leurs sujets à l'École polytechnique, il n'en est plus qui n'admette aujourd'hui un second mode de recrutement, celui que, dans l'armée, on qualifie de recrutement par le rang. C'est ainsi, pour ne citer que ces deux exemples, que les ingénieurs des postes et télégraphes se recrutent, en partie, parmi les agents subalternes et même parmi les candidats n'appartenant pas à l'administration ; que les ingénieurs des manufactures de l'État comptent dans leurs rangs d'anciens préposés ayant subi un examen d'aptitude.

Le projet de loi aura pour effet de permettre aux contrôleurs des mines de franchir, comme leurs camarades des ponts et chaussées, l'échelon qui les sépare du grade d'ingénieur, et les dispositions du titre II leur donneront, comme celles du titre I^{er}, deux moyens d'y accéder : le passage par l'École nationale supérieure des mines, après un concours d'entrée, ou la nomination directe, après un examen d'aptitude professionnelle.

Nous signalons toutefois deux variantes caractéristiques qui s'expliquent, comme on le verra plus loin, par les différences que présentent la composition et les attributions des deux corps des ponts et chaussées et des mines.

1° L'article 4 du titre I^{er} dispose que le nombre des emplois d'ingénieurs de tous grades occupés par les fonctionnaires de l'Administration des travaux publics ne sortant pas de l'École polytechnique, sera égal au tiers du nombre total des emplois de cette nature. L'article 12 du titre II fixe cette proportion au sixième seulement.

2° Ce dernier article dispose en outre — et cette disposition ne se retrouve pas dans l'article 4 du titre I^{er} — que dans le total des emplois d'ingénieurs des mines sur lequel sont prélevés les emplois réservés aux contrôleurs, ne seront pas comptés les ingénieurs qui sont employés au professorat dans les Écoles des mines.

La première divergence est justifiée par la différence considérable que révèle l'examen des cadres actuels, dans la proportion existant entre le nombre total des ingénieurs de tous grades et celui des conducteurs ou contrôleurs : a) dans les ponts et chaussées ; b) dans les mines. Alors, en effet, que cette proportion est, en chiffres ronds, de six conducteurs pour un ingénieur des ponts et chaussées, elle n'atteint que 2,5 contrôleurs pour un ingénieur

qui fixe au sixième le nombre des emplois d'ingénieurs des mines réservés chaque année aux contrôleurs, est donc très comparable à celle qui est proposée pour les conducteurs.

En ce qui concerne la seconde divergence, il suffit de faire observer que le nombre des ingénieurs des ponts et chaussées exclusivement confinés dans le professorat est négligeable (exactement deux sur un effectif total de 440), tandis qu'au contraire l'enseignement des mines, réparti entre quatre écoles (Paris, Saint-Etienne, Douai, Alais), contre une seule pour les ponts et chaussées, ne retient pas moins de onze ingénieurs des mines n'ayant pour unique occupation que leurs fonctions de professeurs, sur un effectif total de 82 unités seulement.

Or, il est vraisemblable que, sauf de rares exceptions, les contrôleurs qui seront promus ingénieurs ne se consacreront pas au professorat, leurs travaux antérieurs devant les diriger d'une façon toute indiquée vers les services actifs de mines ; on est donc naturellement amené, pour avoir le nombre des ingénieurs des mines sur lequel seront prélevées les places réservées aux contrôleurs, à déduire ceux qui sont affectés à un service auquel ne participeront pas en fait les contrôleurs devenus ingénieurs.

Le gouvernement estime, en définitive, qu'après tant de projets soumis au Parlement depuis vingt-cinq ans, l'heure est enfin venue de faire disparaître, pour le corps des ingénieurs du ministère des Travaux publics, tout ce qui n'est pas conforme à l'esprit de nos institutions républicaines. La mesure proposée, tout en réservant à nos grandes Ecoles la part qui leur est légitimement due, aura pour effet de créer dans l'ensemble du personnel une émulation éminemment profitable aux intérêts généraux et de récompenser, comme ils le méritent, les efforts et les services de tous les fonctionnaires, *sans distinction d'origine*. C'est à cette œuvre démocratique que nous convions le Parlement, en lui demandant de vouloir bien voter le projet de loi ci-après :

PROJET DE LOI

TITRE PREMIER

Recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées.

Article premier.

Les ingénieurs des ponts et chaussées sont recrutés :

1° Parmi les élèves ingénieurs qui ont satisfait aux conditions exigées par les règlements de l'Ecole nationale des ponts et chaussées ;

2° Parmi les sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées qui, comptant au moins douze années de services effectifs depuis leur admissibilité au grade de conducteur, dont six années de service actif en cette qualité, sont portés sur un tableau dressé à cet effet, en tenant compte des services rendus, des aptitudes spéciales et du résultat d'un examen professionnel.

Ils débutent par la troisième classe du grade d'ingénieur ordinaire.

Art. 2.

Les élèves-ingénieurs sont recrutés dans la proportion des quatre cinquièmes parmi les élèves classés, à leur sortie de l'Ecole polytechnique, dans le service des ponts et chaussées, et d'un cinquième parmi les sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées comptant au moins six années de services effectifs depuis leur admissibilité au grade de conducteur et ayant satisfait à un concours d'admission auquel ils ont été, à raison des services rendus, autorisés à se présenter.

Aucun candidat ne peut se présenter plus de trois fois à ce concours.

A défaut de sous-ingénieurs et de conducteurs reconnus admissibles, les places restant disponibles sur le cinquième qui leur est réservé ne sont l'objet d'aucune attribution.

Art. 3.

Les élèves-ingénieurs, anciens sous ingénieurs ou conducteurs qui n'ont pas satisfait aux conditions exigées par les règlements de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, rentrent dans le cadre des sous-ingénieurs ou conducteurs, avec le grade et le rang d'ancienneté qu'ils ont à leur sortie de l'école.

Art. 4.

Les nominations directes de sous-ingénieurs ou conducteurs au grade d'ingénieur, suivant le mode prévu au paragraphe 2 de l'article premier, sont faites chaque année dans la proportion nécessaire pour que le nombre des emplois d'ingénieurs de tous grades occupés par des fonctionnaires de l'administration des Travaux publics ne sortant pas de l'Ecole polytechnique, soit égal au tiers du nombre total des emplois de cette nature à payer sur le budget ordinaire du ministère des Travaux publics.

Art. 5.

Le ministre fixe chaque année le nombre des sous-ingénieurs ou conducteurs à proposer pour le grade d'ingénieur sans avoir à passer par l'Ecole nationale des ponts et chaussées.

Le tableau des propositions est dressé par un comité composé des inspecteurs généraux de 1^{re} classe siégeant au Conseil général des ponts et chaussées et des directeurs du ministère des Travaux publics. Il n'est valable que pour une année.

Art. 6.

Un règlement d'administration publique déterminera :

1° Pour l'admission des sous-ingénieurs et conducteurs à l'Ecole nationale des ponts et chaussées, la composition et le fonctionnement du jury du concours ;

2° Pour le classement des sous-ingénieurs et conducteurs à nommer ingénieurs, sans passer par l'Ecole nationale des ponts et chaussées, le mode de fonctionnement du Comité chargé de préparer le tableau prévu aux articles 1^{er} et 5, ainsi que celui des Commissions chargées de faire passer l'examen professionnel prévu à l'article 1^{er}.

Les programmes du concours d'admission des

sous-ingénieurs et conducteurs à l'Ecole nationale des ponts et chaussées et de l'examen professionnel visé à l'article premier seront fixés par des arrêtés ministériels, pris après avis du Conseil général des ponts et chaussées.

Dispositions transitoires.

Art. 7.

Les ingénieurs auxiliaires, sous-ingénieurs et conducteurs faisant actuellement fonctions d'ingénieur, pourront être nommés ingénieurs ordinaires sans examen, après avis du Comité prévu à l'article 5. Ces ingénieurs formeront un cadre spécial et concourront entre eux pour les avancements de classe. Ils ne pourront avancer en grade et être admis dans le cadre ordinaire qu'en se soumettant aux conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 1^{er}.

Le nombre total des admissions dans le cadre ordinaire par application, soit du paragraphe précédent, soit du paragraphe 2 de l'article 1^{er}, ne pourra dépasser chaque année la moitié du nombre des élèves-ingénieurs sortant de l'Ecole nationale des ponts et chaussées pendant la même année.

Art. 8.

Les sous-ingénieurs et conducteurs qui suivront les cours de l'Ecole nationale des ponts et chaussées en qualité d'élèves externes, au moment de la promulgation de la présente loi, seront nommés ingénieurs de 3^e classe à leur sortie de l'école, s'ils satisfont aux conditions de l'examen exigé par le règlement de cette école.

TITRE II

Recrutement des ingénieurs des mines.

Art. 9.

Les ingénieurs des mines sont recrutés.

1^o Parmi les élèves-ingénieurs qui ont satisfait aux conditions exigées par les règlements de l'Ecole nationale supérieure des Mines ;

2^o Parmi les sous-ingénieurs et contrôleurs des mines qui, comptant au moins douze années de services effectifs depuis leur admissibilité au grade de contrôleur, dont six années de service actif en cette qualité, sont portés sur un tableau dressé à cet effet, en tenant compte des services rendus, des aptitudes spéciales et du résultat d'un examen professionnel.

Est assimilé à trois années de service effectif, pour les anciens élèves externes de l'Ecole nationale supérieure des mines, et à deux années pour les anciens élèves de l'Ecole des mines de Saint-Etienne, le temps passé à ces écoles par ceux de leurs élèves qui en sont sortis diplômés.

Ils débutent par la 3^e classe du grade d'ingénieur ordinaire.

Art. 10.

Les élèves-ingénieurs sont recrutés.

1^o Parmi les élèves classés à leur sortie de

l'Ecole polytechnique, dans le service des mines ;

2^o Parmi les sous-ingénieurs et contrôleurs comptant au moins six années de services effectifs depuis leur admissibilité au grade de contrôleur et ayant satisfait à un concours d'admission auquel ils ont été, à raison des services rendus, autorisés à se présenter.

Aucun candidat ne peut se présenter plus de trois fois à ce concours.

Art. 11.

Les élèves-ingénieurs, anciens sous-ingénieurs ou contrôleurs, qui n'ont pas satisfait aux conditions exigées par les règlements de l'Ecole nationale supérieure des mines, rentrent dans le cadre des sous-ingénieurs ou contrôleurs avec le grade et le rang d'ancienneté qu'ils ont à leur sortie de l'Ecole.

Art. 12.

Les nominations de sous-ingénieurs et contrôleurs, tant comme ingénieurs, suivant les dispositions de l'article 9, que comme élèves-ingénieurs, suivant les dispositions de l'article 10, paragraphe 2, sont faites à raison de un contre cinq élèves-ingénieurs sortant de l'Ecole polytechnique, sans que la proportion des ingénieurs ayant été sous-ingénieurs ou contrôleurs puisse dépasser le cinquième du nombre total des emplois d'ingénieur de tous grades à payer sur le budget ordinaire du ministère des Travaux publics, non compris ceux affectés à l'enseignement dans les Ecoles des mines.

Les nominations de l'une et de l'autre catégorie sont faites en proportions égales ; toutefois, à défaut de candidat d'une des catégories, satisfaisant aux conditions exigées, la place correspondante est attribuée à l'autre catégorie.

Art. 13.

Le Ministre fixe, chaque année, quand il y a lieu, le nombre des sous-ingénieurs ou contrôleurs à proposer pour le grade d'ingénieur sans avoir à passer par l'Ecole nationale supérieure des mines.

Le tableau des propositions est dressé par un Comité composé des inspecteurs généraux des mines siégeant au Conseil général des mines, et des directeurs du ministère des Travaux publics. Il n'est valable que pour une année.

Art. 14.

Un règlement d'administration publique déterminera :

1^o Pour l'admission des sous-ingénieurs et contrôleurs à l'Ecole nationale supérieure des mines, la composition et le fonctionnement du jury du concours ;

2^o Pour le classement des sous-ingénieurs et contrôleurs à nommer ingénieurs sans passer par l'Ecole nationale supérieure des mines, le mode de fonctionnement du comité chargé de préparer le tableau prévu aux articles 9 et 13, ainsi que celui des commissions chargées de faire passer l'examen professionnel prévu à l'article 9.

Les programmes du concours d'admission des sous-ingénieurs et contrôleurs à l'Ecole nationale

supérieure des Mines et de l'examen professionnel visé à l'article 9, seront fixés par des arrêtés ministériels pris après avis du Conseil général des mines.

Dispositions transitoires.

Art. 15.

Les ingénieurs auxiliaires, sous-ingénieurs et contrôleurs des mines faisant actuellement fonctions d'ingénieur, pourront être nommés ingénieurs ordinaires sans examen, après avis du comité prévu par l'article 13.

Ces ingénieurs formeront un cadre spécial et concourront entre eux pour les avancements de classe. Ils ne pourront avancer en grade et être admis dans le cadre ordinaire qu'en se soumettant aux conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 9.

Art. 16.

Sont abrogées la loi du 30 novembre 1850 et toutes les dispositions contraires à la présente loi.

V

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES
intéressant le Personnel des ingénieurs

a) *Extraits du rapport présenté au nom de la Commission du Budget, par M. Léon Janet, député.*

Fusion des services de voirie.

La question de la fusion des services de voirie a été bien souvent agitée dans ces dernières années. Il semble que les départements aient une certaine tendance à confier le service vicinal aux ingénieurs des ponts et chaussées.

Actuellement dans 40 départements le service vicinal est entre les mains des ingénieurs.

En outre, dans trois départements, le service vicinal est confié à titre personnel à l'ingénieur en chef du service ordinaire (Gironde, Finistère et Charente-Inférieure).

Dans deux autres départements (Rhône et Ille-et-Vilaine), le service vicinal, tout en restant séparé du service des routes nationales, est confié à un ingénieur des ponts et chaussées qui est en service détaché comme agent voyer en chef.

Ce nombre était seulement de 27 en 1880 et de 31 en 1890. Il s'est donc accru de 13 depuis 25 ans et de 9 depuis 15 ans.

Depuis l'année dernière, la fusion des services de voirie s'est faite dans l'Orne (1^{er} janvier 1906).

Les avantages qu'ont les départements à confier le service vicinal aux ingénieurs des ponts et chaussées sont les suivants :

En premier lieu, avantages d'ordre général que comporte la fusion, abstraction faite de la qualité des agents chargés du service fusionné. Ces avantages sont évidemment partie de ceux qu'ont les départements à confier le service vicinal aux ingénieurs, puisque ceux-ci, étant les seuls à pouvoir être chargés du service ordinaire, sont les seuls à pouvoir réaliser la direction des deux services.

En deuxième lieu, avantages spéciaux qu'offrent les ingénieurs pour gérer le service vicinal, comparativement aux agents voyers.

Les premiers de ces avantages ne sont pas contestés pour la plupart, il en est tout différemment des seconds et, sur ce point, la thèse contraire a même bien des partisans.

Voici ce que l'on peut dire sur les uns et les autres :

1^o *Simplification du service.* — On est de suite frappé de l'avantage d'avoir les mêmes agents et une direction unique pour un travail semblable, la construction et l'entretien des routes et chemins sur le même territoire (départements, arrondissements, cantons).

Toutefois, si l'on creuse l'argument, il n'est pas si fort qu'il le paraît au premier abord. La fusion des services de voirie porte en réalité sur les personnes plus que sur les choses. Ce n'est pas parce que le Conseil général aura confié le service vicinal aux ingénieurs que ceux-ci pourront gérer les chemins et les routes d'après un régime unique. Il leur faudra conserver la dualité des budgets, des programmes, des règlements, de la comptabilité, etc.

Cependant il n'est pas douteux que l'argument ne conserve une certaine valeur.

2^o *Economie de personnel.* — Dans tous les projets de fusion on met en avant l'économie de personnel à réaliser. Elle oscille en général autour de 20.000 francs et atteint quelquefois un chiffre bien supérieur.

On double la valeur de l'argument par la considération suivante : En général, les traitements des agents voyers, les salaires des cantonniers, notamment dans les départements pauvres (et c'est surtout dans ceux-ci que la fusion n'est pas faite), laissent à désirer. Le Conseil général est embarrassé pour trouver les ressources nécessaires pour l'amélioration de ces traitements et salaires qui s'impose. On fait alors remarquer, avec juste raison, que les économies de personnel réalisées par la fusion sont le seul moyen de réaliser cette amélioration, et que, ceci fait, il n'en restera pas moins une économie appréciable.

Cet argument a sa valeur. Il importe cependant de l'examiner de près dans chacun des cas en présence. Aujourd'hui, en effet, le Gouvernement, sous l'impulsion des rapporteurs du budget des Travaux publics, ne peut se montrer aussi libéral qu'autrefois dans les fusions à réaliser. Une convention très étudiée est généralement passée entre les représentants de l'Etat et du département, et l'Etat y revendique sa juste part des économies de personnel, basée sur une appréciation des besoins de ses services locaux.

D'un autre côté, on a vu des départements, discutant un projet de fusion des services de voirie se

livrer à une enquête générale sur cette question des économies de personnel. On a même prétendu (1), avec chiffres à l'appui, que ces économies ne se sont pas réalisées dans nombre de départements fusionnés, ou au contraire, depuis l'époque de la fusion, la dépense en personnel aurait notablement augmenté. Et cette enquête a paru faire grande impression sur les Conseils généraux qui ont examiné récemment la question.

Pourtant, il convient de s'entendre et de savoir au juste ce que signifient les chiffres allégués. Si l'on veut approfondir la question, on s'apercevra :

1° Que parfois les chiffres sont erronés, trop élevés pour les budgets actuels, trop faibles pour les budgets antérieurs.

2° Que les salaires du personnel ont été successivement augmentés pour obéir à la loi générale qui favorise actuellement les petits traitements. A la vérité, cette augmentation n'aurait peut-être pas été si rapide si les services n'avaient pas été fusionnés. Deux cas se présentent, en effet, selon que le service ne comporte que du personnel conducteurs et commis, ou ce personnel avec des agents voyers.

Dans le premier cas, comme le traitement des agents est fixé par décret, il est clair que le chiffre des traitements varie suivant les décrets, aussi bien pour les agents payés par le département que pour les agents payés par l'Etat.

Dans le deuxième cas, le département est moralement obligé, et il n'y manque pas, d'élever le traitement des agents voyers au niveau de celui des agents de l'Etat, chaque fois que celui-ci juge à propos, et cela est arrivé souvent dans ces dernières années, de relever le traitement de ceux-ci.

Dans l'un comme dans l'autre cas, les dépenses en personnel sont donc augmentées du fait de la fusion. Mais, d'une part, l'augmentation des traitements des agents voyers, pour être sans doute moins rapide si la fusion n'eût pas été réalisée, ne se serait pas moins imposée, sous peine d'impossibilité dans le recrutement.

Une deuxième objection a été présentée. Faisant remarquer que le personnel des ponts et chaussées souffre de pléthore dans bien des départements, on a dit que les économies de personnel provenaient de ce que les agents des travaux publics en surnombre trouvaient leur emploi dans la fusion. Mais comme le Ministère s'efforce, et réussit depuis quelques années, à réduire ce personnel, les départements ne pourront plus obtenir cette sorte de subvention déguisée.

Ainsi présenté, cet argument est trop absolu. Il est vrai que nombre de départements ont utilisé et utilisent aux frais de l'Etat plus d'ingénieurs que n'en comporteraient les services seuls de l'Etat. Mais, tout d'abord, cela ne se produit généralement que pour les ingénieurs et non pour les conducteurs; d'autre part, dans les fusions récentes, l'Etat admet parfaitement que des agents voyers d'arrondissement, payés par les départements, remplissent les fonctions d'ingénieur ordinaire. On n'en constate pas moins les économies de personnel promises. Il est bien clair, en effet, qu'en principe, la conception primitive de ces économies, consistant dans l'utilisation plus rationnelle des agents, reste entière et

doit produire ses effets, nonobstant l'économie supplémentaire qui a pu se produire parfois, pour le département, du fait signalé.

Cette dernière question a, du reste, fait l'objet des observations successives des rapporteurs du budget et même des discussions parlementaires. Elle a été particulièrement étudiée dans le rapport de M. Gervais, député, sur le budget de 1904 du Ministère des Travaux publics (chap. 3). L'Administration, critiquée sur ce point par le rapporteur du budget de 1903, M. Jumel, a répondu victorieusement en produisant, sur la demande de M. Gervais, le relevé comparatif, dans les départements fusionnés, du personnel payé par l'Etat et de celui payé par les départements. On y constate que, même dans les départements fusionnés depuis longtemps, le nombre des agents payés par le département est relativement fort élevé, et M. Gervais se borne à critiquer les divergences notables entre les divers départements, point qui n'est pas en cause ici.

La conclusion est que l'économie du personnel, aujourd'hui raisonnablement partagée entre l'Etat et le département, est réelle et certaine pour l'un et pour l'autre.

3° *Meilleure utilisation du personnel.* — La chose est évidente, et c'est de là que découle, du reste, l'économie de personnel. Nonobstant celle-ci, le personnel-résidu est mieux utilisé. Cela résulte de ce que les circonscriptions du service vicinal et celles du service ordinaire se recouvrent et s'enchevêtrent l'une l'autre. Cela résulte encore de ce que les travaux des bureaux des deux services sont tout à fait analogues, et que, par conséquent, le personnel des bureaux fusionnés ne peut manquer de fournir un meilleur rendement.

4° *Meilleures méthodes d'entretien des routes et chemins.* — Il n'est pas question ici du coût de l'entretien des chaussées. Cette question est trop controversée pour qu'il y ait utilité à la soulever. A grand renfort de statistiques, on a prouvé, avec autant d'arguments de part et d'autre, que le personnel des ponts et chaussées entretenait les chaussées plus économiquement que le personnel des agents voyers, ou réciproquement.

Il n'est pas utile de prendre parti dans cette longue querelle, assez d'arguments par ailleurs militeront en faveur de la fusion.

Examinons maintenant les méthodes techniques qui permettent d'obtenir les meilleures chaussées.

L'exemple le plus probant est fourni par la méthode d'entretien au moyen de rechargements généraux cylindrés. Elle a pris naissance sur les routes nationales, d'abord parce que l'on y exige des chaussées meilleures, ensuite parce qu'elle est plus coûteuse, en général, que les méthodes anciennes dites des emplois partiels. On est arrivé ainsi à réaliser ces magnifiques chaussées roulantes, auxquelles le public est maintenant si habitué qu'il n'en veut plus supporter d'autres, dans les départements où on pratique cette méthode.

Quoi qu'il en soit, il y a encore nombre de départements où on la repousse, d'autres où on parle seulement de la mettre « à l'essai », où on discute au Conseil général ses mérites techniques, par oppo-

ser écraser les cailloux par la circulation du public, ou à employer les petits cylindres à chevaux.

Que l'on discute la question financière et que celle-ci soit un obstacle sérieux, on le comprendra. Et en effet la méthode suppose l'emploi d'engins d'achat et d'entretien fort coûteux, de rouleaux de 10 à 16 tonnes qu'il faut trouver le moyen d'utiliser d'une manière à peu près continue si l'on ne veut pas se trouver en face d'un prix de revient exagéré du mètre de chaussée cylindrée.

Le problème est difficile à résoudre si les réseaux des routes d'une part, des chemins vicinaux de l'autre, font l'objet de deux administrations distinctes, car, non seulement l'étendue de chaque réseau est insuffisante, tous les chemins ne pouvant pas être cylindrés, mais encore il y a de longs parcours à vide pour faire passer le rouleau d'une route à une autre, d'un chemin à un autre.

Ces inconvénients sont très atténués lorsque les deux réseaux font l'objet d'une direction unique, et, dans presque tous les cas, la fusion permettra l'emploi de la méthode, sans dépenses exagérées.

5° *Avantages pour le public. — Concentration des services et expédition plus rapide des affaires.* — On a dit que la fusion ne portant pas sur les services mais sur le personnel, le public ne pouvait y trouver d'avantages. Avant comme après, il lui faudrait passer par les mêmes formalités pour les affaires d'alignement, de prises d'eau, d'occupation du domaine public, etc...

Sans doute, la fusion des services, c'est-à-dire l'unification des comptabilités, règlements, etc., serait infiniment plus avantageuse pour tout le monde, le département et l'Etat, comme le public. Mais, limitée à ce qui est aujourd'hui légalement réalisable, la fusion offre cependant des avantages sérieux.

En premier lieu, la concentration des services facilite évidemment les rapports de l'Administration et du public, qui a moins de déplacements à faire.

En second lieu, il est clair qu'il est infiniment plus facile et plus rapide à la fois de faire aboutir une affaire qui intéresse deux services, lorsque ces deux services sont sous la même direction que s'ils sont sous deux directions différentes. Plus de conflits, plus de conférences, plus de retard dans l'expédition des affaires.

Enfin, les agents des ponts et chaussées, auxquels on a reproché quelquefois de tenir le public à distance, se rapprochent rapidement des administrés s'ils deviennent des agents vicinaux. Le public trouve donc des agents plus accessibles pour les affaires ressortissant aux services de l'Etat.

Passons maintenant aux avantages spéciaux qu'offre le personnel des ponts et chaussées, comparativement à celui des agents voyers.

6° *Développement des services publics départementaux et communaux.* — Dans nombre de départements les chemins de fer d'intérêt local et les tramways sont encore à l'étude ou en construction; d'autres départements entreprennent d'établir des services publics subventionnés d'automobiles sur les routes nationales principalement; enfin les communes, favorisées par les subventions provenant du pari mutuel, cherchent de toutes parts à établir des distributions d'eau potable.

Pour ces travaux ou entreprises, les départements font généralement appel au concours des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, où leur supériorité technique trouve à s'exercer. Or, ainsi qu'on l'a constaté plus haut, l'Administration des travaux publics poursuit énergiquement, partout où c'est possible, l'œuvre de la réduction du personnel.

Il arrivera donc un moment, et c'est le cas dans certains départements, où le personnel réduit au strict nécessaire pour les services de l'Etat, ne pourra assumer la charge des travaux que voudrait lui confier le département. Le seul moyen d'éviter cette situation, qui peut obliger le département ou les communes à faire appel à des concours éloignés, plus coûteux et d'une compétence moins garantie, c'est d'opérer la fusion, qui justifie un personnel plus nombreux, en partie payé par le département.

7° *Extension des circonscriptions.* — Cette même réduction du personnel, poursuivie actuellement par le Ministère des Travaux publics, a comme conséquence une extension énorme des circonscriptions: on voit aujourd'hui un conducteur chargé de tout un arrondissement au lieu d'un canton comme dans les départements fusionnés, un ingénieur chargé de tout un département au lieu d'un arrondissement, et nul doute qu'on ne voie bientôt un seul ingénieur en chef pour plusieurs départements.

L'instruction des affaires, dans ces conditions, est évidemment plus difficile, et partant moins bien faite. Les agents sont moins connus du public et connaissent moins les hommes du département et les besoins de celui-ci.

La fusion remédiera de suite à cette situation en ramenant les circonscriptions à leur étendue normale.

8° *Facilité des changements.* — Supposons, dans un département non fusionné, qu'un agent voyer ait cessé de plaire pour un motif quelconque. S'il s'agit des agents supérieurs, le département sera embarrassé pour s'en défaire, le déplacement que le Préfet peut prononcer dans l'étendue du département étant impossible s'il s'agit de l'agent voyer en chef, et parfois insuffisant s'il s'agit des autres agents. La révocation étant une mesure trop draconienne, il faut mettre l'agent à la retraite et en nommer un nouveau à sa place. D'où une double dépense départementale pour la même fonction.

Il n'en serait pas de même si le département était fusionné. Le ministère des Travaux publics trouverait facilement, pour le fonctionnaire incriminé, en ce qui concerne tout au moins ses propres agents payés ou non par les fonds départementaux, un autre poste au loin.

On n'aurait pas épuisé cette question si l'on n'examinait pas les objections présentées contre la fusion, c'est-à-dire contre l'emploi du personnel des ponts et chaussées dans le service vicinal.

1° La plus commune, et celle sur laquelle on insiste le plus, c'est que les agents des ponts et chaussées sont, beaucoup moins que les agents voyers, sous la dépendance du Préfet et du Conseil général.

Cela est vrai, en théorie, puisque les agents voyers sont nommés et révoqués uniquement par le Préfet. Mais cela est contestable en pratique. L'exemple donné par les 40 départements dont les services

sont actuellement fusionnés est déjà une sérieuse réponse à un argument qui, s'il était exact, ne manquerait pas d'amener une réaction de la part des Conseils généraux, très jaloux de leur autorité. Le personnel des ponts et chaussées, du moment où il est chargé du service vicinal, se trouve, par cela même, dans une situation nouvelle et dans une dépendance plus directe vis-à-vis du Conseil général qui peut, à toute époque, lui retirer le service qu'il lui a confié. C'est même pour ces assemblées un moyen des plus légitimes et des plus efficaces de s'assurer dans les questions de travaux publics toute l'influence auxquelles elles ont droit.

De plus et en fait, les derniers traités passés entre l'Etat et les départements qui viennent de fusionner, tels que la Somme, l'Aisne, le Nord, sont une juste part à l'autorité préfectorale.

Ainsi, dans la Somme, « aucun ingénieur en chef, ingénieur, conducteur ou commis des ponts et chaussées ne pourra entrer au service ordinaire des ponts et chaussées, unifié avec le service vicinal, sans le consentement formel du Préfet. Ces fonctionnaires et agents seront, de préférence, choisis parmi les candidats originaires du département. Le Préfet conservera la libre disposition de ce personnel ; il fixera les résidences et prononcera les déplacements qu'il jugera utiles dans l'intérêt du service. »

Dans le Nord « aucune nomination d'ingénieur en chef, d'ingénieur, de conducteur ou de commis des ponts et chaussées n'est faite, dans le service ordinaire du département du Nord, qu'à la suite d'un accord intervenu entre le ministre des Travaux publics et le Préfet. Ces fonctionnaires et agents sont, de préférence, choisis parmi les candidats originaires du département. Le ministre fixe les résidences et prononce les déplacements des ingénieurs dans le département, d'accord avec le Préfet. Le Préfet fixe les résidences et prononce les déplacements dans le département, des conducteurs et commis, d'accord avec l'ingénieur en chef. »

2° On a dit que la fusion, une fois réalisée, devenait irrévocable par la disparition graduelle et totale du personnel agents voyers dans le département (1). De cette manière, les départements étaient ainsi directement privés du droit d'opter entre les personnels, qu'ils tiennent de la loi du 10 août 1871.

Il est facile d'éviter cette situation, et par conséquent de sauvegarder les droits du Conseil général, en maintenant obligatoirement en fonctions des agents voyers formant un tant pour cent du personnel total. C'est ainsi que les traités récents entre l'Etat et les départements stipulent qu'un certain nombre de postes d'agents voyers d'arrondissement et d'agents voyers seront toujours réservés au personnel du service vicinal. Pour le département du Nord, par exemple, il est toujours réservé à ce personnel 5 postes d'agent voyer d'arrondissement, 30 postes d'agent voyer cantonal et 20 postes de commis.

3° Enfin, on a reproché aux ingénieurs d'être moins conciliants et moins stables que les agents voyers.

Le premier grief, s'il a pu avoir autrefois une

certaine consistance, est de moins en moins justifié, on doit le reconnaître.

Quant à la stabilité, elle a ses avantages et ses inconvénients. Sans doute, un agent vieilli dans le même service en connaît mieux les détours, et le public y est plus habitué ; mais, d'un autre côté, les améliorations provenant des nouvelles méthodes risquent de se faire attendre plus longtemps qu'avec un personnel qui prend plus souvent contact avec le dehors et avec des choses et des hommes différents ;

4° Il paraîtra superflu de réfuter un dernier reproche, qui a été cependant sérieusement soutenu par certains agents voyers. On a prétendu qu'avec les ingénieurs, c'est, dans l'Administration vicinale, l'invasion de la paperasserie et des méthodes compliquées et inutiles ;

On pourrait, semble-t-il, plus justement voir ici un nouvel avantage de la fusion, en disant que, s'il y a un service encombré de paperasserie et d'une complexité inouïe de réglementation, c'est bien le service vicinal, et que, si la gestion en est confiée aux ingénieurs, il y aura quelque chance de le voir ramené, dans la mesure légalement possible, aux méthodes infiniment plus claires et plus simples du ministère des Travaux publics. Celui-ci, en effet, depuis quelques années, a poursuivi une œuvre sincère de simplification, principalement dans la comptabilité et dans les formules servant simplement de comptes rendus.

Au contraire, l'organisation du service vicinal est formée d'un monceau de règlements antiques, et l'on est vraiment surpris de se trouver devant un tel fatras de prescriptions enchevêtrées et superposées les unes aux autres, sans qu'on ait jamais pris la peine de rien codifier. Sans doute, la diversité des ressources vicinales impose une comptabilité plus complexe que celle des Travaux publics ; mais cela est loin de justifier un état de choses dont personne en haut lieu ne paraît jamais s'être préoccupé. Rien n'est plus caractéristique que la multiplicité des formes prescrites pour les enquêtes dans des affaires tout à fait semblables, que la diversité des formules de classement ou de déclassement pour les nombreuses catégories de chemins, que l'innombrable variété des comptes rendus statistiques de la gestion vicinale, jamais lus par personne. En outre, la centralisation y est poussée aux extrêmes limites, et, pour la moindre affaire, sans le plus petit intérêt financier, économique ou technique, il faut une délibération, munie de toutes les paperasses justificatives, du Conseil général ou de la Commission départementale.

On peut être assuré que, pour tout ce qui n'est pas strictement réglementé, les ingénieurs, en prenant la gestion du service, s'empresseront d'y apporter les suppressions et simplifications dont ils ont pris l'habitude, depuis quelques années, dans les services des Travaux publics. En outre leur influence, à mesure qu'elle se généralisera dans tous les départements, amènera peut-être une refonte sérieuse de l'organisation vicinale dans un esprit méthodique et simplificateur. Le livre si clair et si documenté de M. l'inspecteur général Henry (*Traité pratique des chemins vicinaux*) en donne l'espérance.

Séparation après fusion. — Enfin on a tiré argument contre le service des ponts et chaussées de ce fait que quelques départements, exactement ainsi

(1) Argument employé avec succès dans les Vosges.

l'Yonne, la Corse, la Nièvre, la Haute-Garonne et le Tarn-et-Garonne, sont revenus à la séparation après avoir réalisé la fusion des services de voirie, démontrant ainsi, dit-on, les inconvénients de celle-ci.

Il conviendrait d'examiner chaque cas en particulier avec les motifs réels qui ont entraîné cette mesure.

En ce qui concerne spécialement la Nièvre, on remarquera que le service vicinal fut géré par des agents voyers jusqu'en 1873 ; à cette date la fusion s'est faite, mais en 1881 le département a réorganisé son personnel d'agents voyers. De 1888 à 1892, il reprend les ingénieurs ; enfin, en 1892, il reconstitue son corps d'agents voyers.

Que penser d'un département qui change cinq fois d'avis en si peu de temps ? Dans tous les cas, cela semble indiquer l'intervention de circonstances spéciales dues à la politique locale. D'ailleurs, l'argument pourrait ici aussi bien être opposé aux agents voyers qu'aux ingénieurs.

Pour l'Yonne et la Corse, l'expérience de la fusion avait vraiment duré trop peu de temps (16 et 18 mois) pour qu'il fût possible d'en juger les effets.

Quant au Tarn-et-Garonne, la fusion a duré de 1867 à 1871, ce qui n'est pas encore une période bien longue. Ce département ne paraît pas certain du reste d'avoir trouvé une solution définitive dans la séparation, car la question de la fusion a été de nouveau soulevée en 1896, mais elle n'a pu aboutir, faussée qu'elle était par le projet, à l'ordre du jour au Parlement, du déclassement des routes nationales.

Reste enfin la Haute-Garonne, où la fusion a duré de 1873 à 1880.

A ces quelques exemples on peut opposer les nombreuses fusions opérées depuis cette époque (1880) ainsi que nous l'avons indiqué au commencement de cet exposé.

CHAPITRE III

Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées.

Crédit demandé par le Gouvernement	Fr. 3.893.000 »
Crédit proposé par la Commission	3.877.000 »
Diminution.....	16.000 »
Les dépenses de l'exercice 1904 ont été liquidées à.....	3.852.685 26
Celles de l'exercice 1905 ont atteint	3.813.718 »

Les ingénieurs des ponts et chaussées ont un double recrutement ; les uns sont sortis dans les premiers rangs de l'Ecole polytechnique et deviennent ingénieurs ordinaires de 3^e classe, après avoir été pendant trois années élèves-ingénieurs à l'Ecole des ponts et chaussées, les autres sont d'anciens conducteurs, ayant subi, après dix ans de services, le concours institué par la loi du 30 novembre 1850 et régi par le décret du 12 décembre 1877.

Le dernier concours de cette nature a été ouvert à Paris le 14 juin 1906. Les épreuves comprennent un examen préparatoire et deux épreuves définitives à subir en une ou deux années.

Quatre candidats avaient été admis à la première épreuve définitive de 1906, à la suite de l'examen préparatoire de 1905 ; trois seulement se sont présentés ; 2 ont été admis et autorisés à subir immédiatement la deuxième épreuve. D'autre part, deux autres candidats, admis en 1905 à la première épreuve, ont également subi la deuxième épreuve en 1906. Sur les quatre candidats ainsi réunis, trois ont été déclarés admissibles au grade d'ingénieur, qui leur a été conféré par décret du 31 juillet, à dater du 16 août 1906.

Le nombre des élèves-ingénieurs pris cette année à l'Ecole polytechnique a été de douze.

Un projet de loi est à l'étude au ministère des Travaux publics pour reviser la loi du 30 novembre 1850 et faciliter aux conducteurs l'accès au grade d'ingénieur.

D'après ce projet, qui n'est pas encore définitif et peut être remanié, le nombre des emplois d'ingénieurs de tous grades, occupés par des fonctionnaires de l'Administration des Travaux publics ne sortant pas de l'Ecole polytechnique, sera égal au tiers du nombre total des emplois de cette nature, à payer sur le budget ordinaire du ministère des Travaux publics. La proportion indiquée par la loi du 30 novembre 1850 était d'un sixième.

Les conducteurs des ponts et chaussées se plaignaient vivement de n'être pas nommés ingénieurs, lorsqu'ils avaient suivi les cours de l'Ecole des ponts et chaussées et satisfait aux examens de sortie, et d'avoir à subir encore un concours spécial. Le nouveau projet de loi les met sur un pied d'égalité absolue avec les élèves-ingénieurs sortant de l'Ecole polytechnique, ce qui est de nature à leur donner complète satisfaction.

Indépendamment des ingénieurs, le chapitre sert encore à payer des ingénieurs auxiliaires et des conducteurs faisant fonctions d'ingénieur.

Rappelons en quelques mots dans quelles conditions ce personnel se recrute.

Un décret du 21 décembre 1867 avait spécifié que le titre de sous-ingénieur pourrait être conféré aux conducteurs principaux, remplissant depuis cinq ans au moins les fonctions d'ingénieur.

Un décret du 27 décembre 1903 a substitué à ce titre de sous-ingénieur, désormais réservé aux conducteurs principaux des deux classes les plus élevées, celui d'ingénieur auxiliaire.

De plus, l'Administration a désigné, d'après les propositions des inspecteurs généraux, un certain nombre de sous-ingénieurs et de conducteurs, qu'elle a chargés de remplir les fonctions d'ingénieur. Depuis cette année, elle a décidé d'opérer une sélection dans la liste des 88 conducteurs présentés par les inspecteurs généraux, et a chargé le comité d'avancement du corps des ponts et chaussées de dresser un tableau des sous-ingénieurs et conducteurs aptes à faire fonctions d'ingénieur, et comprenant seulement quinze noms. Le Comité a établi une liste qui a été insérée au *Journal officiel* du 8 août.

Il est certain que cette mesure a eu pour effet de

diminuer l'arbitraire qui régnait dans ces désignations, mais elle ne l'a pas fait disparaître. Il est évidemment désirable d'arriver à supprimer les « faisant fonctions ». Aussi le projet de loi que nous avons analysé les fait-il disparaître.

D'autre part, comme il serait inadmissible de rappeler dans les rangs des conducteurs ou des sous-ingénieurs ceux qui ont, pendant un certain temps, fait fonctions d'ingénieurs, le projet de loi à l'étude permet de les nommer ingénieurs, sans leur faire passer d'examens ; mais ils forment un cadre spécial et concourent seulement entre eux pour les avancements ultérieurs de classe.

Depuis longtemps, les Commissions précédentes du budget et le Parlement se plaignaient de ce que le traitement fixe des ingénieurs ne représentât qu'une fraction de leurs appointements et de ce que des frais fixes, qui constituaient en réalité une augmentation déguisée de traitement, leur fussent attribués.

Tenant compte de ces indications, le ministère des Travaux publics, d'accord avec le ministère des Finances, a préparé un projet de décret qui vient de recevoir l'approbation du Conseil d'Etat et va être promulgué incessamment. Ce document, qui est publié aux annexes, s'est inspiré des principes suivants.

Suppression complète des frais fixes avec augmentation corrélative des traitements et paiement par l'Etat des frais de bureau.

Allocation d'indemnités spéciales aux ingénieurs chargés des services de travaux importants

Maintien à titre transitoire des situations acquises.

Ce nouveau décret ne doit amener aucune augmentation du chapitre. Les retraites se trouveront quelque peu majorées, mais cette dépense sera largement compensée par l'élévation des retenues effectuées sur les traitements.

En prévision de la mise prochaine des frais de bureau à la charge de l'Etat, l'Administration s'efforce d'obtenir la réunion dans un local unique de tous les services d'ingénieurs des ponts et chaussées existant dans une même ville. Depuis le 1^{er} avril 1905 cette mesure a été appliquée dans les villes de Bourg, Moulins, Digne, Troyes, Bourges, Aurillac, Chateauroux, Périgueux, Nîmes, Bordeaux (service ordinaire) Mont-de-Marsan, Nancy (service de navigation), Cahors, Châlons-sur-Marne, Niort, Albi, Poitiers, Auxerre.

D'ailleurs, les bureaux des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires sont fusionnés depuis longtemps dans un certain nombre de services spéciaux et particulièrement de services de ports maritimes, notamment à Marseille, Le Havre, Bordeaux, Dunkerque, etc.

L'Administration continue à poursuivre la suppression d'un certain nombre de postes. C'est ainsi que depuis le 1^{er} avril 1905 elle a opéré les modifications suivantes :

1^o Trois inspecteurs généraux directeurs d'un contrôle d'exploitation de chemins de fer ont été remplacés par des ingénieurs en chef ;

2^o Un poste d'ingénieur en chef du service de la navigation de la Seine a été supprimé à la résidence de Paris ;

3^o Quatre postes d'ingénieurs ordinaires ont été supprimés à Reihel (service ordinaire et de navigation), Marvejols (service ordinaire), Genclard (canal du Centre) et à Bordeaux (contrôle de chemin de fer).

Malgré ces suppressions on ne saurait songer à réduire le crédit du chapitre, au moment où va être appliqué le nouveau décret relatif au relèvement des traitements et à la suppression des frais fixes que nous avons analysé.

Ce n'est que lorsque toutes les dispositions de ce décret auront été mises en vigueur, qu'on pourra, par des réductions d'effectif, diminuer dans une certaine mesure le chapitre 3.

En l'état actuel, la Commission du budget vous demande d'adopter purement et simplement le chiffre proposé par le Gouvernement en lui faisant subir la simple réduction d'ordre de 16.000 fr., résultant du transfert au chapitre 1^{er}, des traitements des deux ingénieurs adjoints à la direction des chemins de fer, pour les motifs donnés à propos de l'examen de ce dernier chapitre.

CHAPITRE VI

Personnel des ingénieurs des mines.

Crédit demandé par le gouvernement	698.300 »
Crédit proposé par la Commission.	689.300 »

Diminution.....	9.000 »
-----------------	---------

Les dépenses de l'exercice 1904 ont été liquidées à.....	654.737 57
--	------------

Celles de l'exercice 1905 ont atteint.	635.275 »
--	-----------

Les propositions du Gouvernement sont en augmentation de 42.500 francs par rapport aux crédits votés pour 1906. Cette augmentation a pour but de renforcer l'effectif du corps qui avait été trop réduit dans ces dernières années.

Les ingénieurs des mines se recrutent toujours dans les conditions de la loi du 30 vendémiaire an IV. Le service des mines est choisi par les élèves sortant les premiers de l'Ecole polytechnique qui doivent ensuite suivre pendant trois ans les cours de l'Ecole des mines. Les sous-ingénieurs et contrôleurs des mines ne peuvent devenir ingénieurs des mines.

Cependant l'Administration a quelquefois chargé des contrôleurs de mines de remplir les fonctions d'ingénieur. Le nombre de ces contrôleurs, qui peuvent alors dans certaines conditions obtenir le titre d'ingénieur auxiliaire, est actuellement de deux.

C'est une mauvaise solution contre laquelle on ne saurait trop s'élever. Elle remet à l'Administration le soin de confier à des contrôleurs des mines, sans aucune garantie sérieuse, la faveur enviée de remplir les fonctions d'ingénieurs. On est donc en plein arbitraire et il faut renoncer absolument à cette pratique. Si un service peu important

suite du manque d'ingénieurs, doit être temporairement confié à un contrôleur des mines, celui-ci doit simplement être chargé de l'intérim, et rentrer dans le rang des contrôleurs une fois cet intérim terminé.

Bien entendu, il faut respecter les situations acquises des deux anciens contrôleurs en question, mais il convient de ne plus faire d'autres désignations.

Le principe des corps fermés ne pouvant être défendu dans un régime démocratique, il serait de beaucoup préférable de permettre aux contrôleurs des mines de devenir ingénieurs des mines, à condition de passer un concours analogue à celui que doivent subir les conducteurs des ponts et chaussées.

L'Administration des Travaux publics paraît d'ailleurs disposée à entrer dans cette voie, puisqu'elle a mis à l'étude un projet relatif à la réorganisation du corps des mines définissant les conditions dans lesquelles les contrôleurs des mines peuvent devenir ingénieurs des mines. Les principes adoptés seraient les mêmes que pour le corps des ponts et chaussées. Toutefois, comme il s'agit d'ouvrir un corps fermé, alors que celui des ponts et chaussées est ouvert depuis cinquante-six ans, la proportion des ingénieurs ayant été contrôleurs rapportée à l'effectif total serait moindre au début que celle des conducteurs devenus ingénieurs.

Les augmentations déguisées de traitements accordées aux ingénieurs des mines sous le nom de frais fixes soulèvent les mêmes objections que pour les ingénieurs des ponts et chaussées. Le ministère des Travaux publics, conformément aux engagements pris lors de la discussion du budget de 1906, a communiqué au ministère des Finances un projet de décret relevant les traitements, supprimant les frais fixes, et mettant les frais de bureau à la charge de l'Etat.

L'Administration a dû se préoccuper des conditions que devaient remplir les ingénieurs des mines pour obtenir un congé leur permettant d'entrer dans l'industrie. Il était déjà interdit aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines d'entrer au service d'une Compagnie de chemins de fer qu'ils avaient cessé de contrôler depuis moins de cinq ans. Cette mesure a été récemment étendue aux Compagnies des mines. Bien que la probité professionnelle des ingénieurs de l'Etat fût au-dessus de tout soupçon, il était mauvais de laisser l'opinion publique les accuser de ménager les Compagnies minières qu'ils contrôlaient, afin de s'assurer, en prenant un congé, une brillante situation pécuniaire. La mesure mérite donc d'être pleinement approuvée.

La Commission a examiné attentivement le relèvement de crédit demandé par le Gouvernement.

Comme l'indique la note préliminaire du budget, la récente catastrophe de Courrières a démontré l'intérêt manifeste qu'il y avait à renforcer le personnel chargé de contrôler les exploitations minières. Il a été nécessaire, lors de ce douloureux événement, d'avoir recours à des ingénieurs qui n'étaient pas en service dans le bassin du Pas-de-Calais. Il est donc indispensable de renforcer de deux unités le nombre des ingénieurs ordinaires chargés de cette surveillance.

D'un autre côté, le nombre des inspecteurs généraux des mines chargés de la surveillance des concessions houillères avait été réduit à l'excès dans les années précédentes et, à l'heure actuelle, ils ne peuvent plus, en raison de leur petit nombre et de la trop grande étendue de leurs inspections, exercer le contrôle d'une façon suffisamment utile.

La Commission du budget a pensé qu'elle ne pouvait marchander au Gouvernement les augmentations de personnel qu'il réclamait dans un but aussi élevé de sécurité.

Elle a reconnu toutefois qu'il paraissait possible de faire les mêmes créations d'emploi en réduisant de 3.000 francs le chiffre proposé par le Gouvernement.

Comme on le verra plus loin, le Gouvernement demande, au chapitre 9, une augmentation de 7.200 francs pour la création de deux emplois de contrôleurs des mines, et, au chapitre 25, une augmentation de 7.500 francs pour les frais de tournées des nouveaux fonctionnaires créés. Le total des augmentations de crédit est ainsi de 42.500+7.200+7.500=57.200 francs d'après les propositions du Gouvernement et de 54.200 francs d'après celles de la Commission.

Mais ces dépenses peuvent être compensées et bien au delà par les recettes que produiront les droits à exiger des candidats aux licences de conducteurs d'automobiles, recettes évaluées à 150.000 francs environ. Ce sont les fonctionnaires du service des mines qui font passer ces examens, et le surcroît de travail qu'ils ont de ce chef contribue également à rendre nécessaire une augmentation d'effectif.

En résumé, étant donné qu'il a été décidé de transporter, ainsi qu'on l'a dit à propos de l'examen des crédits de l'administration centrale, une somme de 6.000 francs du chapitre 6 au chapitre 1^{er}, la Commission propose de réduire de 9.000 fr. le chiffre du Gouvernement.

b) Discussion à la Chambre des Députés.

2^e Séance du 11 Décembre 1906

Le Président.....

La Chambre s'est arrêtée ce matin au chapitre 3 du budget des travaux publics.

Je donne lecture de ce chapitre
« Chap. 3. — Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées, 3.457.000 fr. »

Il y a, sur ce chapitre, un amendement de M. Bourrat tendant à diminuer le crédit de 50.000 fr.

La parole est à M. Bourrat.

M. Jean Bourrat. Je demande à la Chambre, par voie d'amendement, de réduire de 50.000 fr. le chapitre 3 du budget des travaux publics, relatif aux traitements du personnel des ingénieurs des ponts et chaussées. Voici les raisons qui militent en faveur de mon amendement.

En 1896, les grands travaux n'étaient pas terminés ; cependant, le nombre d'ingénieurs ordinaires,

d'ingénieurs en chef et d'inspecteurs généraux ne dépassait guère le nombre actuel des fonctionnaires du même corps.

Or, depuis cette époque, c'est-à-dire depuis dix ans, le nombre des conducteurs a diminué de 552 unités. On s'explique mal que le Gouvernement ait prévu une réduction de crédit de 100.000 fr. au chapitre 5, qui concerne les sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, et qu'il ne fasse pas subir au crédit du chapitre 3 une réduction proportionnelle, c'est-à-dire qu'ayant supprimé des emplois dans le personnel dirigé et fait disparaître les crédits correspondant aux emplois disparus, il n'ait pas diminué les crédits affectés aux traitements de ceux qui dirigent le personnel supprimé.

La Chambre me permettra de lui fournir quelques explications sur le crédit affecté aux conducteurs des ponts et chaussées.

Ces fonctionnaires ont accompli un acte que les fonctionnaires de toutes les administrations devraient bien imiter ; M. le ministre des travaux publics, j'en suis sûr, ne me démentira pas. Je fais allusion à ce rare exemple du personnel d'une grande administration venant trouver le ministre responsable, le chef de service direct, et déclarant : nous sommes trop nombreux, vous pouvez réduire la quantité des fonctionnaires, tout en obtenant la même somme de travail, nous demandons simplement à profiter de la diminution du personnel et des ressources que vous procurera cette mesure pour améliorer notre situation.

Les décrets du 7 novembre 1899 arrêtaient la répartition des agents, dans chaque classe.

Le nombre des conducteurs devait être d'un septième de l'effectif total ; pour les commis, la répartition devait être la suivante : « Le nombre de commis principaux ne peut dépasser le huitième de l'effectif total, celui des commis de 1^{re} classe, le sixième, celui des commis stagiaires est subordonné aux besoins du service. »

Mais la réduction de 100.000 fr. n'aurait pas dû être faite dans le présent budget. En effet, M. Gauthier, ancien ministre des travaux publics, rapporteur de la commission des finances du Sénat pour le budget de 1900, déclarait à propos des chapitres du personnel :

« Ces trois chapitres ont subi, l'année dernière, une réduction d'ensemble de 392.000 fr. En opérant cette réduction, nous avons voulu donner l'assurance qu'en aucun cas, la réforme des traitements des conducteurs et commis n'entraînerait une augmentation de dépenses : c'est une garantie que nous avons voulu donner de la sûreté de nos calculs. »

Il ajoutait :

« Aller plus loin, maintenant, dans cette voie, tant que les décrets de 1899 n'ont pas produit tout leur plein effet, serait aller à l'encontre du but poursuivi, et compromettre l'œuvre commencée.

« Mais si nous défendons la globalité des crédits des chapitres 5, 9 et 10 contre toute diminution, si nous insistons sur la nécessité de maintenir ces crédits à leur étirage actuel pendant un nombre d'années, d'ailleurs restreint, nous n'entendons pas pour cela ouvrir la porte à la création de nouveaux emplois d'agents temporaires et auxiliaires. L'opinion de votre commission s'est assez clairement mani-

festée, l'année dernière, sur ce point spécial pour qu'il soit besoin d'insister. »

Mais il est une parole qui aurait dû être respectée et qui ne l'a pas été. M. Baudin, ministre des travaux publics, a pris des engagements. S'expliquant à propos des crédits supplémentaires, il disait, le 6 juin 1901 : « Le Parlement a admis en principe que les crédits inscrits au budget pour le personnel des conducteurs et des commis des ponts et chaussées seraient maintenus à un chiffre fixe pendant plusieurs années, de façon à permettre de faire état des suppressions d'emplois, pour réaliser les majorations de traitement résultant de l'application intégrale des décrets du 7 novembre 1899. »

Or, à l'heure actuelle, alors que les décrets auraient dû recevoir leur pleine application, il reste encore 381 conducteurs d'une part, 383 de l'autre, qui n'ont pas reçu l'avancement normal auquel ces décrets leur donnent droit.

Je regrette profondément que le Gouvernement, dans son projet du budget, ait diminué de 100.000 fr. le crédit du chapitre 5, affecté aux traitements des conducteurs, parce qu'il n'a pas tenu ainsi la promesse qu'avait faite M. Baudin, ministre des travaux publics, en 1901.

J'ajoute que seul le règlement de la Chambre m'a empêché de demander que les 50.000 fr. dont je voulais réduire le chapitre 3 fussent reportés au chapitre 5.

Il n'en est pas moins vrai que la diminution de 100.000 fr. opérée par le Gouvernement sur le chapitre des conducteurs, alors que celui des ingénieurs ne subit aucune réduction, appelle l'attention du Parlement sur la situation faite, dans le corps des ponts et chaussées, aux conducteurs. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Aujourd'hui un conducteur des ponts et chaussées n'est plus ce qu'il était au moment où on a institué ce corps. Le décret organique qui a créé le grade de conducteur, et qui porte la date du 7 fructidor an XII, dit dans son article 47 :

« Il y aura des conducteurs des ponts et chaussées chargés de surveiller et de contrôler, sous les ordres des ingénieurs, les travaux de toute espèce en entreprise et en régie, de tenir les états des piqueurs et ouvriers, de vérifier les matériaux et leur emploi, de les tenir en présence des ingénieurs, d'aider les ingénieurs pour le levé des plans, de concourir à l'exécution des lois et de verbaliser sur les contraventions en matière de grande voirie. »

Le conducteur dont l'emploi était déterminé dans le décret de l'an XII ne ressemblait en rien au conducteur d'aujourd'hui. A l'heure actuelle, on exige des conducteurs des ponts et chaussées la connaissance des mathématiques spéciales : ils doivent avoir une instruction des plus étendues, et nous pouvons dire que les levés de plans et les projets les plus considérables sont faits par eux, et non par les ingénieurs.

Nous voyons, malgré les difficultés existantes, certains de nos anciens collègues arriver au grade d'ingénieur, et je me félicite, en particulier, de voir à côté de l'éminent ministre des travaux publics un homme, non moins éminent qui, sorti des rangs des conducteurs, est parvenu par son mérite et son travail à donner la preuve qu'un conducteur peut faire

un ingénieur aussi distingué que ceux qui sortent de l'école polytechnique. (*Très bien ! très bien ! sur de nombreux bancs...*)

Ce que nous demandons, c'est la communauté d'origine. Dans son rapport sur le budget de la guerre notre collègue M. Messimy a demandé qu'on fusionnât les écoles de Saint-Cyr et de Saint-Maixent, celles de Fontainebleau et de Versailles. Nous réclamons également — et c'est aussi pour cela que nous avons déposé notre amendement — nous réclamons également la communauté d'origine pour le corps des ingénieurs des ponts et chaussées; nous demandons que l'on démocratise ce corps, que l'on permette aux conducteurs, aux commis des ponts et chaussées, d'arriver au summum de la carrière, au grade d'inspecteur général. Actuellement deux ou trois conducteurs sans doute arrivent tous les ans au grade d'ingénieur; mais, à côté, on compte quinze à dix-huit élèves de l'école polytechnique.

Permettez-moi, messieurs, de vous montrer la différence qui existe entre un élève de l'école polytechnique qui entre à l'école des ponts et chaussées et un conducteur qui arrive au grade d'ingénieur. L'un a passé deux ans à l'école polytechnique; il a dû travailler pour sortir dans les premiers numéros, mais il est sûr, en sortant de l'école des ponts et chaussées, d'être nommé ingénieur; il n'y a pas d'exemple d'un polytechnicien sorti de l'école des ponts sans avoir obtenu son diplôme. Il n'a plus besoin de continuer à travailler à sa sortie de l'école polytechnique; il est sûr d'être ingénieur à sa sortie de l'école des ponts et chaussées.

Au contraire, un conducteur qui entre à l'école des ponts et chaussées doit, pour pouvoir y rester, être classé dans le premier tiers de sa promotion, il doit encore subir quelques années après sa sortie de l'école un nouvel examen que ne subit pas le polytechnicien.

Nous demandons que les uns et les autres arrivent de la même façon à l'école des ponts et chaussées et que leurs examens soient identiques.

Aujourd'hui un élève de l'école polytechnique, ignorant de la pratique des travaux, entre directement à l'école des ponts et chaussées et en sort avec le grade d'ingénieur. Pendant quatre, cinq ou six ans, il est chargé de travaux, il en exécute souvent pour des millions, c'est-à-dire qu'il fait son apprentissage pratique au détriment des intérêts du Trésor. Nous demandons qu'au lieu de lui confier des travaux immédiatement dès la sortie de l'école et d'en faire un chef de service, on le place, pendant trois ou quatre ans, sous la direction d'un autre ingénieur sous les ordres duquel il accomplira son service. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

Ensuite, lorsqu'il aura passé quelques années sur les travaux, il conviendra de l'envoyer à l'école des ponts et chaussées. Son instruction y gagnera, puis-que après l'instruction pratique, il pourra perfectionner son instruction scientifique.

Messieurs, je termine. Je maintiens la demande de réduction du crédit; j'en fais moins une question d'argent qu'une question de principe, puisqu'il ne m'est pas permis, en raison du règlement de la Chambre, de reporter sur le chapitre relatif aux conducteurs et commis la réduction que je réclame sur le crédit des ingénieurs; mais j'espère que l'an

née prochaine le crédit sera rétabli et que de nos discussions sortira ce résultat: vous voudrez comme moi que ce corps aujourd'hui fermé aux fils de la démocratie pour lesquels les grades les plus élevés sont inaccessibles, reste ouvert à tous. Soyez sûrs qu'en agissant ainsi, vous améliorerez les services des travaux publics et vous suivrez les véritables principes de la démocratie. (*Vifs applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Léon Janet, rapporteur. Messieurs, l'amendement déposé par M. Bourrat tend à réduire de 50,000 fr. le crédit du chapitre 3: « Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées. » La commission du budget ne croit pas pouvoir accepter cet amendement, du moins quant au chiffre, pour les motifs que je vais indiquer:

Un projet de décret va incessamment être promulgué pour fusionner les traitements et la partie des frais fixes des ingénieurs des ponts et chaussées qui ne constituait que des augmentations déguisées de traitement, en laissant les véritables frais de bureau à la charge de l'Etat.

Cette mesure a été réclamée, avec insistance, depuis un certain nombre d'années, par les commissions du budget et par les Chambres. Elle doit avoir pour résultat de faciliter le contrôle parlementaire et de mettre plus de sincérité dans les écritures budgétaires. (*Très bien ! très bien !*)

Elle aura, en outre, l'avantage de faire disparaître une anomalie que rien ne justifiait: quand un conducteur ou un sous-ingénieur des ponts et chaussées arrivait au grade d'ingénieur, il voyait souvent son traitement fixe diminué.

Naturellement le nouveau décret ne doit entraîner aucune augmentation de dépense. Il serait désirable qu'il pût être appliqué dès l'année prochaine. On comprend combien il serait anormal de réduire de 50,000 fr. le chapitre 3 au moment où le ministre des travaux publics est entré dans les vues du Parlement, et de rendre impossible l'application de ce décret que vous avez réclamé et, non sans raison, avec la plus grande insistance.

Je vais maintenant passer en revue quelques-uns des arguments que M. Bourrat a donnés pour motiver cette diminution de 50,000 fr.

Il a d'abord prétendu que l'effectif des ingénieurs des ponts et chaussées n'avait pas été diminué.

Il est facile d'établir au contraire que depuis quelques années, l'administration est entrée dans la voie de la réduction de l'effectif des ingénieurs des ponts et chaussées, aussi bien que dans la voie de la réduction de l'effectif des sous-ingénieurs et conducteurs.

M. Jean Bourrat. En 1896, il y avait 389 inspecteurs généraux, ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires; en 1905, il y en avait 390, soit une unité de plus.

M. le rapporteur. Je ne remonterai pas à une époque aussi lointaine. Il y a dix ans, d'autres hommes étaient au pouvoir, qui appliquaient d'autres idées. Je me contenterai de constater ce qui s'est passé au cours des deux dernières années. Voici, par exemple, les renseignements que je trouve dans le rapport de l'honorable M. Sibille, sur le budget de l'exercice 1906: de 1904 à 1905, on a supprimé

deux emplois d'ingénieur en chef des ponts et chaussées et six emplois d'ingénieur ordinaire du même corps.

Si j'arrive à ce qui s'est fait au cours de la dernière année, je constate, comme on peut le voir à la page 95 de mon rapport, que l'administration a remplacé trois inspecteurs généraux directeurs de contrôle, par des ingénieurs en chef, et qu'elle a supprimé un poste d'ingénieur en chef du service de la navigation de la Seine, à la résidence de Paris, et quatre postes d'ingénieur ordinaire à Reihel, à Marvejois, à Genelard et à Bordeaux.

M. Jean Bourrat. Il y a cinq ingénieurs en chef de plus en 1906 qu'en 1905. Il y en avait, en 1905, cent-cinquante-sept ; il y en a cent-soixante-deux en 1906.

M. le rapporteur. Ce fait prouve simplement que l'effectif d'une certaine catégorie d'ingénieurs a augmenté, mais n'indique nullement que l'ensemble du corps n'a pas subi de diminution.

M. Jean Bourrat. Ne dites pas que l'on a diminué le personnel !

M. le rapporteur. Pour que vos chiffres puissent être pris en considération, il faudrait que vous donniez l'effectif total des ingénieurs ordinaires, des ingénieurs en chef et des inspecteurs généraux.

M. Bourrat a présenté ensuite un argument qui pourrait être de nature à faire une sérieuse impression sur la Chambre ; il a reproché au ministre des travaux publics de proposer une réduction de crédit pour le personnel dirigé alors qu'il n'en faisait aucune pour le personnel dirigeant.

M. Jean Bourrat. C'est évident !

M. le rapporteur. Effectivement, le Gouvernement a proposé, au chapitre 5, une réduction de 100.000 fr. ; et je suis obligé de parler de ce chapitre 5, puisque M. Bourrat y a fait allusion. Je m'empresse de vous faire connaître d'abord que la commission du budget a demandé au Gouvernement les explications les plus détaillées au sujet de cette réduction de 100.000 fr. Elle a pris note de ce qu'elle devait être compensée par un relèvement des crédits à ouvrir par le ministère des finances pour l'exercice 1907, de manière à permettre de mettre à la retraite un plus grand nombre de sous-ingénieurs et de conducteurs âgés.

La commission s'est également assurée que cette réduction de 100.000 fr. pouvait être consentie sans compromettre en rien les intérêts des sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées ; elle a constaté que l'avancement qui avait beaucoup laissé à désirer dans ces dernières années...

M. Jean Bourrat. Beaucoup trop à désirer !

M. le rapporteur. ...était devenu à peu près normal, en considérant comme tel un séjour d'environ cinq années dans chaque classe.

Si cette réduction avait dû causer un préjudice quelconque aux sous-ingénieurs et aux conducteurs des ponts et chaussées, j'aurais été le premier à protester, car je n'hésite pas à rendre publiquement hommage au dévouement avec lequel ils s'acquittent de leurs délicates fonctions ; je puis en parler en pleine connaissance de cause puisqu'au cours de ma carrière administrative j'ai eu souvent

et chaussées, et j'ai pu alors les apprécier à leur juste valeur. (*Très bien ! très bien !*)

M. Bourrat a signalé un certain nombre d'anomalies dans l'accession des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées au grade d'ingénieur.

Nous reconnaissons tous que la loi de 1850, qui ne leur réserve en principe qu'un sixième de l'effectif des ingénieurs doit être révisée. Il est, en effet, anormal de voir des conducteurs des Ponts et chaussées qui ont été autorisés à suivre les cours de l'École des ponts et chaussées, ne pas être, de droit, nommés ingénieurs des ponts et chaussées après avoir satisfait à l'examen de sortie.

Mais M. Bourrat n'ignore pas qu'un projet est à l'étude au ministère des travaux publics pour remédier à la situation qu'il a signalée, que ce projet comporte notamment l'élevation de la proportion : du sixième au tiers, et qu'en outre...

M. Jean Bourrat. Voulez-vous me permettre...

M. le rapporteur. Mon cher collègue, je crois qu'il serait plus simple de réserver la discussion de ce projet pour le moment où M. le ministre l'aura présenté au Parlement. Ce projet, dont le dépôt est annoncé comme assez prochain, sera renvoyé à la commission des travaux publics dont vous faites partie ; il servira de base de discussion, et, à ce moment, les amendements qui seront présentés seront examinés de la manière la plus sérieuse.

M. Bourrat. Nous attendons ce projet de loi.

M. le rapporteur. Il est peut-être un peu simple de n'envisager dans le personnel des ponts et chaussées que les ingénieurs d'une part, les conducteurs d'autre part, en appelant les premiers des dirigeants et les seconds des dirigés ; tout est relatif dans la hiérarchie administrative : les conducteurs qui sont des dirigés par rapport aux ingénieurs, sont des dirigeants par rapport aux commis et au personnel inférieur des ponts et chaussées. (*Très bien ! très bien !*)

Si le crédit du chapitre des conducteurs a été réduit, le projet de budget prévoit, par contre, une augmentation de 50.000 fr. du crédit des commis, qui sont encore bien plus des dirigés que les conducteurs. Nous pensons que cette augmentation est insuffisante et devrait être suivie d'une autre augmentation pour l'exercice suivant.

Je n'insiste pas davantage au sujet des arguments présentés par M. Bourrat. La commission du budget, dans le but de donner satisfaction, dans la mesure du possible, à notre collègue accepte, sur le crédit du chapitre 3, une réduction de 1.000 fr. à titre d'indication, signifiant que le ministère des travaux publics devra continuer à poursuivre la réduction des effectifs des ingénieurs. Elle espère que, dans ces conditions, M. Bourrat voudra bien ne pas insister et — puisqu'il nous a dit qu'il ne tenait pas à l'argent — se contenter de la satisfaction de principe qui lui est donnée. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Louis Barthou, ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes. Messieurs, je ne puis me dispenser d'ajouter deux mots aux observations qui viennent d'être faites.

Ses observations ont pour objet de préciser deux questions qui m'ont été posées par l'honorable M. Bourrat.

L'une de ces questions regarde le passé, et l'autre l'avenir. M. Bourrat a opposé les uns aux autres les ingénieurs des ponts et chaussées et les conducteurs des ponts et chaussées. Il a dit à la Chambre que les réductions avaient été plus grandes pour le corps des conducteurs que pour le corps des ingénieurs.

M. Jean Bourrat. On n'a rien enlevé aux ingénieurs !

M. le ministre des travaux publics. M. Bourrat a parlé d'une période qui s'étend sur une dizaine d'années ; si notre honorable collègue, dont la bonne foi et la compétence ne sont pas mises en doute, avait voulu prendre les chiffres qui s'appliquent à une période de cinq ans, il aurait constaté qu'en 1899 le crédit voté pour les ingénieurs était de 4.101.000 fr., que pour l'année 1907 il est de 3.893.000 fr. ; c'est donc pour les cinq ans une réduction de 208.000 fr. En ce qui concerne les sous-ingénieurs et conducteurs, la situation est la suivante : le crédit voté pour 1899 était de 7.764.000 francs ; le crédit proposé pour 1907 est de 7 millions 660.800 fr., soit une réduction de 103.200 fr.

Si vous rapprochez cette réduction relative aux conducteurs des ponts et chaussées de celle relative aux ingénieurs, si vous considérez que la réduction relative aux conducteurs était de 103.200 et que celle relative aux ingénieurs était de 208.000 fr., vous verrez que dans la période de cinq ans qui vient de s'écouler, la réduction pour les ingénieurs a été supérieure du double à celle effectuée pour les conducteurs.

Si la Chambre veut, par un autre chiffre, retenir l'esprit qui anime l'administration des travaux publics, j'indiquerai que le crédit des commis des ponts et chaussées en 1899 s'élevait à 3.799.500 fr., qu'il s'est élevé en 1907 à 4.077.800 fr., soit une augmentation de 278.300 fr. (*Très bien ! très bien !*)

Cela dit au point de vue du passé, je demande à prendre à mon compte les observations présentées par l'honorable M. Janot. J'ai en effet préparé un décret qui aura pour objet de supprimer les frais fixés des ingénieurs, d'augmenter et de régulariser leur traitement de telle façon que les critiques très justes à plusieurs reprises dirigées contre cette situation ne puissent plus être présentées.

L'honorable M. Bourrat me fait observer qu'il a été l'un de ceux qui ont présenté cette critique. Je lui en fais volontiers hommage comme je suis tout disposé à lui faire honneur de la réforme que je soumettrai dans quelques jours à la signature de M. le Président de la République.

En ce qui concerne le recrutement des ingénieurs et des conducteurs, il y a quelques jours, dans le banquet annuel de l'association des personnels des travaux publics, je disais que comme ministre responsable de l'administration des travaux publics je ne faisais pas de différence dans ma reconnaissance et dans mon dévouement entre les ingénieurs et les conducteurs.

Je rends aux uns et aux autres la justice dont ils sont dignes. Mais je reconnais avec l'honorable M. Bourrat que la proportion des conducteurs qui peuvent être appelés au grade d'ingénieur des ponts

et chaussées et à franchir les grades les plus élevés est trop restreinte. Elle est à l'heure actuelle d'un sixième. Dans un projet qui sera déposé dans quelques jours sur la tribune de la Chambre, j'élèverai cette proportion du sixième au tiers. M. Bourrat indiquait, en faisant allusion à une nomination que je me fais honneur d'avoir signée, que le ministre des travaux publics avait reconnu que les conducteurs des ponts et chaussées pouvaient et devaient être appelés parfois aux grades les plus élevés.

M. Bourrat. Très bien !

M. le ministre des travaux publics. Je crois être un ministre qui ne se borne pas à faire des promesses au Parlement, mais qui tient celles qu'il fait. Je viens dans cette discussion non pas avec des déclarations vagues, mais avec des actes précis, et lorsque je rappelle que, ministre des travaux publics, j'ai appelé à la direction de ce personnel dans mon administration un ancien conducteur très brillant et très distingué des ponts et chaussées (*Très bien ! très bien !*), je crois avoir prouvé par un acte toute ma sollicitude à l'égard du personnel des conducteurs. J'ajoute que, dans le projet que je prépare, que j'ai préparé, non seulement j'élèverai l'effectif des conducteurs qui peuvent être appelés au grade d'ingénieur des ponts et chaussées, mais je ferai quelque chose de plus. A l'heure actuelle, lorsqu'un conducteur entre à l'école des ponts et chaussées, il y a entre lui, quand il sort de cette école, et l'ancien élève de l'école polytechnique une différence que je considère comme tout à fait injuste et, par conséquent, comme tout à fait injustifiable.

L'élève de l'école polytechnique acquiert son grade à la sortie de l'école des ponts et chaussées. Au contraire, le conducteur, qui est entré à cette école, n'en peut sortir qu'à la condition de passer un examen nouveau. Je suis l'adversaire des classes, aussi bien dans l'administration des travaux publics que partout ailleurs. (*Très bien ! très bien ! à gauche et à l'extrême gauche.*)

Je ne saurais admettre que l'on établisse une différence qui est une véritable injustice entre les conducteurs des ponts et chaussées et les ingénieurs. Ils sont passés par la même école, ils y ont suivi les mêmes cours, ils ont subi les mêmes examens. J'entends qu'ils en sortent dans les mêmes conditions. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

C'est là, messieurs, un des articles du projet qui sera déposé devant la Chambre. Mon ami M. Bourrat, qui est sceptique par tempérament et — il me permettra de le dire — par profession (*On rit.*), paraît manifester une certaine méfiance à l'égard du projet de loi que j'ai annoncé. L'honorable M. Bourrat sait mieux que personne que, lorsque je dis que je déposerai un projet de loi, je le déposerai ; de même que, lorsque je dis que je soutiendrai un projet de loi, je le soutiens. Mon honorable ami Bourrat peut être rassuré ; je lui donne la certitude que le mois ne s'écoulera pas sans que je saisisse la Chambre du projet de loi relatif au recrutement des ingénieurs. Ces principes sont, je le crois, de nature à lui donner satisfaction et à donner satisfaction à la Chambre entière. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. Jean Bourrat. J'accepte la réduction de

1.000 fr. à titre d'indication, dans les conditions où le rapporteur de la commission du budget et moi l'avons discuté à propos du crédit des conducteurs et commis ; mais il demeure bien entendu que, pour le surplus, je prends acte des paroles de M. le ministre des travaux publics et que, lorsque viendra en discussion le projet de loi qu'il annonce, nous demanderons non pas la proportion d'un tiers, parce qu'alors se produiraient les mêmes inconvénients que nous constatons aujourd'hui, mais l'unité d'origine des ingénieurs et c'est à ce moment que nous prendrons des précautions pour que les uns et les autres soient traités sur le même pied. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. M. Bourrat sait que dans les pays du Midi, dont nous sommes originaires lui et moi, les paroles valent des actes. (*Rires et applaudissements.*)

J'accepte la réduction proposée par M. Bourrat, avec la signification précise que lui a donné le rapporteur de la commission, M. Janet.

M. le président. En conséquence, le crédit du chapitre est réduit à 3.457.000 fr.

La parole est à M. Lafferre.

M. Lafferre. Je voulais appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics sur les errements suivis dans son administration au point de vue de la fixation des dates auxquelles, au cours de chaque année, les différents services reçoivent leur avancement, suivant qu'ils appartiennent au corps des ingénieurs, au corps des conducteurs ou contrôleurs ou au corps des commis.

Ici, comme il arrive souvent, ce sont les gros fonctionnaires qui sont les premiers servis. Viennent après eux les fonctionnaires moyens ; quant aux petits, ils peuvent attendre et sont servis les derniers.

Ainsi, les ingénieurs reçoivent leur avancement à des dates variant du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet, les conducteurs et contrôleurs reçoivent en bloc leur avancement le 1^{er} juillet ; quant aux commis, ils ne le reçoivent jamais que le 1^{er} septembre.

Il me semble que l'équité exigerait que l'ordre inverse fût suivi et qu'avant de donner des avancements de 1.000, 2.000, 3.000 et même 4.000 fr. on songeât à en donner aux petits fonctionnaires qui attendent souvent depuis six ou sept ans un avancement légitime de 300 ou 400 fr. par an. (*Très bien ! très bien !*) Je demande à M. le ministre d'examiner cette question. Voici pourquoi.

Si l'état des crédits ne permettait pas de procéder de la manière que j'indique, je m'inclinerais, mais, c'est le contraire qui est vrai.

Vous avez donné au 1^{er} janvier sept avancements de 1.000 fr., quatorze de 400 fr., trois de 4.000 fr., cinquante-six de 1.000 fr., un de 3.000 fr. Si ces avancements avaient été reportés au 1^{er} juillet, l'économie réalisée sur les traitements des ingénieurs se serait élevée à 33.590 fr.

D'autre part, vous avez donné le 1^{er} septembre deux cent quarante-quatre avancements à 400 fr. et cent cinquante à 300 fr. Pour reporter ces avancements au 1^{er} juillet, il vous aurait fallu — je l'ai calculé — une somme de 23.700 fr. Vous auriez donc réalisé une économie de 10.000 fr., ce qui vous aurait permis de donner de l'avancement à une

la nécessité, pour être juste, de reporter à la date fixe du 1^{er} juillet tous les avancements, il en coûtera 10.000 fr. de moins au budget, ou bien ces 10.000 fr. vous permettront de faire avancer une soixantaine de plus de ces modestes fonctionnaires auxquels certainement va toute votre sollicitude. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je réponds à l'honorable M. Lafferre que je ne connais et que je ne dois pas connaître de grands, de moyens ou de petits fonctionnaires dans mon administration (*Très bien ! très bien !*) ; je ne connais que des serviteurs également dévoués et loyaux de l'administration des travaux publics et de l'Etat. L'observation de l'honorable M. Lafferre est d'ailleurs intéressante et légitime. Je suis tout à fait disposé à donner tous les avancements au personnel quel qu'il soit des travaux publics à la date du 1^{er} juillet. Je prends cet engagement pour l'exercice 1907 ; mais j'ajoute, en réponse à l'observation particulière de M. Lafferre, que quand les crédits supplémentaires que j'ai demandés pour les commis seront votés, je ferai remonter les avancements à la date du 1^{er} juillet, de telle sorte que M. Lafferre obtiendra satisfaction non seulement pour l'année prochaine, mais pour l'année 1906. (*Très bien ! très bien !*)

M. Lafferre. Je remercie M. le ministre de ses excellentes déclarations, qui sont des actes. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission du budget doit faire connaître à la Chambre qu'elle a été conduite, sur la demande du Gouvernement, à apporter au dernier moment des modifications à un grand nombre de chapitres pour tenir compte de l'application du nouveau décret dont il a été précédemment question et qui va paraître dans quelques jours. C'est ainsi qu'elle propose de créer un nouveau chapitre 29 bis, pour les frais de bureau des ingénieurs des ponts et chaussées, qui s'élèvera à 800.000 fr. Par contre, une série de chapitres sont diminués de sommes dont le total correspond à 800.000 fr. ; ce sont les chapitres 3, 30, 32, 33, 34, 35, 57, 58, 59, 61 et 63.

En outre, une réduction de 6.000 fr. proposée pour le chapitre 27 s'applique en réalité au chapitre 24.

Ces modifications, qui n'entraînent aucune augmentation de dépenses, ont simplement pour but d'éviter à la Chambre l'obligation de voter à nouveau sur ces chapitres, lors du retour du budget du Sénat. (*Assentiment.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 3 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de 3.457.000 fr.

ÉCOLES MILITAIRES

RAPPORT DU MINISTRE DE LA GUERRE AU PRÉSIDENT
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 26 janvier 1907.

Monsieur le Président,

Il manque à nos diverses écoles militaires, qui toutes concourent à un même but, une direction d'ensemble.

Cette lacune, qui n'existe pas dans les autres grandes armées européennes, a été maintes fois signalée.

Il est, à l'heure actuelle, d'autant plus urgent de la combler, que notre système d'enseignement et d'éducation militaire a besoin de se rénover.

Une commission des écoles militaires, instituée par un de mes prédécesseurs, a montré la nécessité de cette transformation et élaboré un plan général de réforme que j'ai approuvé.

Pour que ces réformes puissent être entreprises, avec la décision, et poursuivies avec l'esprit de suite qui permettront de les mener jusqu'au bout pour assurer dans l'avenir à nos écoles militaires l'impulsion directrice qui leur a fait défaut jusqu'ici, il est indispensable de placer sous l'autorité immédiate du ministre un organe d'exécution central sur lequel il puisse se reposer de ce soin important.

Tel sera le but de l'inspection permanente des écoles militaires.

Si vous approuvez les considérations qui précèdent, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien revêtir de votre signature le projet de décret ci-joint, portant création de cette inspection.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

G. PICQUART.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre de la guerre,

Décète :

Art. 1^{er}. — Il est créé une inspection permanente des écoles militaires, chargée d'assurer à ces établissements l'unité de direction.

Art. 2. — L'inspecteur permanent, du grade de général de division, exerce son action sur toutes les écoles militaires, à l'exception de l'école supérieure de guerre.

Agent direct du ministre, il est investi non seulement du droit de contrôle sur tout ce qui a trait à la discipline, à l'éducation militaire, à l'orientation générale de l'enseignement, mais encore de l'initiative de toutes les mesures relatives à l'organisation matérielle des écoles, au service intérieur, à l'hygiène, à la désignation du personnel, à l'élaboration des programmes d'instruction et d'éducation.

Art. 3. — Il correspond directement avec les diverses directions de l'administration centrale, pour tout ce qui a trait à l'exécution de sa mission. Il prend l'avis de ces directions quand il le juge utile.

et, obligatoirement, toutes les fois que les intérêts techniques des armes ou services sont en jeu.

Il examine les propositions des directions, soumet au ministre les mesures à prendre et transmet aux directions, pour exécution, les décisions ministérielles.

Enfin, il veille à l'exécution de ces dernières, et rend compte au ministre.

Art. 4. — Le ministre de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 26 janvier 1907.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République,

Le ministre de la guerre,

G. PICQUART.

Par décision ministérielle du 26 janvier 1907, M. le général de division Joffre, commandant la 6^e division d'infanterie (3^e corps d'armée), membre des comités techniques du génie et des troupes coloniales, a été nommé, tout en conservant ses fonctions actuelles, inspecteur permanent des écoles militaires (emploi créé par décret du 26 janvier 1907).

VI

PROCÈS-VERBAUX

Des **SÉANCES** du **COMITÉ** et de l'**ASSEMBLÉE**
GÉNÉRALE

COMITÉ

Séance du 24 novembre 1906.

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

Présents : MM. DELAOND, BORY, BOUTTEVILLE, COLSON, GODARD, JANET, LABORDÈRE, LE CONTE, LEPRINCE-RINGUET, MAURIS, MONESTIER, PAVILLIER, QUINETTE DE ROCHEMONT, SUQUET, TOURTAY.

Excusé : M. ARMAND.

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

Le Comité examine la date à choisir pour l'Assemblée générale. Il la fixe au samedi 19 janvier, veille de la réunion annuelle de l'Association des anciens élèves de l'École polytechnique. Les camarades de province pourront bénéficier des facilités de transport offertes à cette occasion par les compagnies pour venir à la réunion. En raison du grand nombre de dîners de promotion et du bal qui ont lieu le samedi, il n'y aura pas de dîner après l'assemblée générale.

Le Comité désigne MM. Quinette de Rochemont, Monestier et Suguet pour *vérifier la comptabilité* avant l'assemblée générale, conformément à l'article 20 du règlement intérieur.

Quelques explications sont échangées au sujet du projet de décret portant *modification des traitements* des ingénieurs et suppression des *frais fixes*.

La réforme sera faite sans crédits nouveaux pour les ponts et chaussées. Mais au moms faudrait-il que le crédit actuel ne fût pas réduit. Le budget comporte son maintien, tandis que le chapitre des conducteurs est réduit de 100.000 francs. Un amendement a été déposé pour partager la réduction entre le chapitre des ingénieurs et celui des conducteurs. Son vote nuirait aux premiers, sans profiter aux derniers, car la partie de l'amendement qui comporte réduction du crédit des ingénieurs peut être votée, tandis que celle qui comporte relèvement du crédit des conducteurs ne peut plus être discutée; l'amendement apporté au règlement de la dernière Chambre, pour limiter le délai dans lequel des augmentations de crédits peuvent être proposées, y met obstacle, la présentation de cet amendement ayant été tardive.

La situation est d'ailleurs très différente, car les crédits affectés aux ingénieurs ont été réduits, au cours des derniers exercices, dans une mesure bien plus forte que ceux des conducteurs.

En ce qui concerne les ingénieurs des mines, les mêmes mesures s'imposeront. Elles exigeront, sans doute, un relèvement de crédit; mais il sera probablement possible d'obtenir ce relèvement, au moment où l'idée de rendre plus efficace le contrôle des exploitations minières est très en faveur et où les examens de conducteurs d'automobiles, qui accroîtront les charges du service, vont donner lieu à une taxe nouvelle.

PLUSIEURS MEMBRES demandent si, avec la nouvelle rédaction du décret, portant que le traitement des ingénieurs qui cumuleraient des services départementaux et municipaux avec un service de l'Etat sera *réduit*, ces ingénieurs ne seront pas exposés à voir leur *retraite* liquidée sur la base du traitement ainsi diminué, dans le cas où le fait se serait produit au cours de leurs six dernières années d'activité.

Le Comité charge son président d'entretenir M. le Directeur du personnel de la question. Il faudra sans doute qu'un accord soit établi, sur ce point, avec le service des Finances, pour éviter des malentendus qui exposeraient certains ingénieurs à voir la retraite qui leur sera servie par l'Etat diminuée dans la même proportion que leur traitement, sans d'ailleurs être restés assez longtemps au service du même département ou de la même ville pour y avoir acquis des droits à pension.

Des renseignements sont communiqués au Comité sur les projets à l'étude pour le *Recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées*. D'après ces renseignements, les conducteurs pourraient accéder au grade d'ingénieur par deux voies. Ils pourraient entrer à l'Ecole des ponts et chaussées pour un concours, à la suite duquel ceux qui auraient justifié de

més élèves-ingénieurs et sortiraient avec le grade d'ingénieur, s'ils satisfaisaient aux examens de l'Ecole, ce qui est absolument rationnel. D'autre part, les conducteurs ayant des services distingués, sans avoir une instruction scientifique suffisante pour entrer à l'Ecole, pourraient être nommés au choix, d'après un tableau d'avancement, sur lequel ne pourraient être portés que des candidats ayant subi avec succès un examen purement professionnel. On ferait ainsi acte de justice, en ouvrant l'accès au grade d'ingénieur aux praticiens, qui peuvent être admis, dans une certaine proportion, sans nuire à la valeur du corps, pourvu que le recrutement scientifique garde une place assez large. Les ingénieurs ne sortant pas de l'Ecole polytechnique devraient occuper le tiers des emplois prévus au budget, ce qui répond à peu près à la proportion qui a été consacrée par l'expérience et qu'on ne saurait accroître sans danger; mais, ils les occuperaient avec le titre d'ingénieur et non dans la situation fautive de *faisant fonctions*. A titre de mesure transitoire, tous ceux des faisant fonctions actuels qui sont capables d'être confirmés définitivement dans leur emploi recevraient le titre d'ingénieur; mais, pour ne pas jeter un trouble complet dans l'avancement des promotions futures, en intercalant une promotion aussi nombreuse dans la 3^e classe, on les rangerait dans un cadre spécial, et ils concourraient entre eux pour l'avancement de classe. Comme, d'ailleurs, beaucoup des conducteurs que les circonstances ont amenés à être chargés d'un arrondissement n'ont pas les connaissances générales nécessaires pour devenir ingénieur en chef, ils ne pourraient obtenir ce grade qu'en se faisant verser dans le cadre ordinaire, après avoir passé l'examen professionnel exigé à l'avenir des conducteurs promus ingénieurs au choix.

Le Comité estime que les conditions dans lesquelles le corps des ingénieurs serait ainsi ouvert aux conducteurs sont plus équitables que le régime actuel et combinent sagement les divers modes de recrutement, sans compromettre la valeur scientifique du corps.

Sous réserve de l'examen des détails d'un projet qui n'est pas encore définitif, il est d'avis que les ingénieurs doivent aider au succès d'une réforme répondant, dans ses grands traits, aux idées admises depuis longtemps par tous ceux d'entre eux qui ont étudié la question.

QUELQUES MEMBRES font observer que certains conducteurs, prenant pour objectif l'unité absolue d'origine des ingénieurs, sont hostiles à l'idée de l'admission de conducteurs au grade d'ingénieur par le choix, et demandent que le système du concours entre les conducteurs soit maintenu comme le seul moyen pour eux d'obtenir le grade d'ingénieur, mais que ce concours soit élargi et rendu plus facile, de manière à devenir peu à peu le mode exclusif de recrutement des ingénieurs.

D'AUTRES MEMBRES répondent qu'il serait bien étonnant que cette conception antidémocratique prévalût auprès de la majorité des conducteurs. Le concours ouvert entre des fonctionnaires en service depuis plusieurs années ne pourra jamais donner qu'un très petit nombre d'ingénieurs, car le nombre

ques sérieuses avec la pratique du métier sera toujours restreint. Si on maintient le concours au niveau scientifique voulu pour ne pas faire déchoir le corps, il ne fournira jamais que peu de sujets. Sans doute, on pourrait le rendre assez facile pour recevoir chaque année un nombre notable de candidats ; mais alors, au lieu de sujets d'élite, on ferait avancer les anciens candidats aux écoles scientifiques qui y ont échoué, et qui restent pourtant plus aptes que la plupart des praticiens à réussir dans les examens théoriques. Sans doute, il faut conserver le concours pour les jeunes gens qui, par suite de circonstances exceptionnelles, ont acquis une véritable culture scientifique, trop tard pour arriver aux Ecoles. Mais il faut surtout ouvrir le corps des ingénieurs à ceux de leurs collaborateurs qui font preuve d'une distinction suffisante, sans avoir pu faire des études théoriques prolongées. Il faut éviter de tomber dans l'erreur commise dans l'armée où, en exigeant le passage par Saumur, Saint-Maixent ou Versailles pour obtenir l'épaulette, on avait, en réalité, fermé presque absolument l'accès du grade d'officier aux sous-officiers n'ayant pas d'instruction générale, si aptes qu'ils fussent au commandement. On a cherché à réparer cette faute, et, aujourd'hui, on admet la nomination au grade d'officier d'un certain nombre de sous-officiers désignés par leur mérite professionnel, sans les obliger à subir des concours où les fruits secs de l'enseignement secondaire sont presque toujours supérieurs aux sujets distingués n'ayant reçu que l'enseignement primaire. La masse des conducteurs comprendra aisément que le système proposé est bien plus avantageux pour elle et bien plus juste que le concours imposé comme voie unique, parce que le concours sera toujours inaccessible à ceux d'entre eux qui ont acquis leurs titres sur les chantiers.

En ce qui concerne les ingénieurs des mines, il résulte des renseignements échangés que la question est moins avancée que pour les ponts et chaussées.

Le service comporte en bien moins grand nombre que celui des ponts et chaussées, des postes n'exigeant pas une culture scientifique élevée, qui puissent être confiés à de purs praticiens ; c'est ce qui explique qu'il y ait très peu de contrôleurs faisant fonctions d'ingénieurs et que le grade d'ingénieur ne soit pas encore accessible aux contrôleurs. Sans doute, il faut le leur ouvrir ; mais il ne sera pas possible de leur faire une place aussi large que dans les ponts et chaussées et la difficulté de présenter des projets de loi suffisamment analogues, sans être identiques, et dont la différence ne paraisse pas inexplicable aux personnes qui ne sont pas très au courant des besoins différents des deux services, retarde la solution.

UN MEMBRE signale l'inconvénient de la pratique adoptée depuis un certain temps, de publier à l'*Officiel* les décisions accordant les congés aux ingénieurs. Cette pratique n'étant en usage dans aucun autre service, le public, dont l'attention n'est pas appelée sur cette différence de pratique, en garde l'impression que les ingénieurs demandent à eux

naires. La circulaire ministérielle du 8 janvier 1906 ne faisait de l'insertion à l'*Officiel* le mode de notification normal que pour les mesures d'une portée permanente, nominations, promotions, mutations et retraite, et non pour les congés.

M. LE PRÉSIDENT se charge d'appeler l'attention de la direction du personnel sur les inconvénients de cette publication qui, si elle se généralisait dans tous les ministères, doublerait le volume du *Journal officiel*, sans accroître son intérêt.

LE COMITÉ prend connaissance d'une communication d'un camarade au sujet d'une modification du service des abonnements. Il estime que la suppression de l'encartage et de la préparation des adresses par les soins de l'agent de l'Association, réclamée par ce camarade pour hâter la mise en circulation des fascicules, compromettrait la circulation des périodiques et la régularité des transmissions.

M. LE CONTE entretient le Comité de l'utilité qu'il y aurait à munir les membres de l'Association d'une carte d'identité ; si on avait eu cette carte en Italie, le bénéfice de réduction au retour eût été facilement obtenu.

PLUSIEURS MEMBRES estiment qu'une pareille mesure ne pourrait guère avoir d'utilité qu'en cas de tournée à l'étranger. Il sera bon d'examiner, lors de la prochaine tournée hors de France, ce qui pourrait être fait, dans ce sens, pour les adhérents à cette tournée.

Après échange de quelques autres observations sur les enseignements pratiques à tirer de la dernière tournée, la séance est levée à 7 h. 1/2.

Le Secrétaire,
Signé : C. COLSON.

Le Président,
Signé : M. JOZON.

Séance du 19 janvier 1907.

La séance est ouverte à 9 h. 1/2 du matin, sous la présidence de M. JOZON.

Présents MM. DELAFOND, BORY, BOUTTEVILLE, COLSON, LABORDÈRE, LE CONTE, LEPRINCE-RINGUET, MAURIS, MONESTIER, PAVILLIER, SUQUET, TOURTAY.

Excusés : MM. ARMAND, GODARD, JANET, QUINETTE DE ROCHEMONT.

Le PRÉSIDENT et le SECRÉTAIRE du Comité rendent compte de la situation des diverses questions traitées à la dernière réunion.

En ce qui concerne l'effet des modifications de traitement sur les retraites, l'art. 4 de la loi du 9 juin 1853 décide que les fonctionnaires rétribués, en tout ou en partie, sur les fonds départementaux ou communaux supportent la retenue sur leur traitement et sur leurs différentes rétributions ; l'art. 6 dit que la pension est basé sur la moyenne des traitements et émoluments de toute nature soumis à retenue, sans toutefois pouvoir excéder le chiffre qui eût été atteint, si le fonctionnaire avait été rétribué directe-

ces textes, que la partie des émoluments locaux qui remplacera pour eux, la somme dont le traitement pays par l'Etat sera diminué, soit sujette à retenue et entre dans le calcul de la pension. Ce qui était à craindre, ce n'était pas que la pension fût réduite, c'était que l'on saisît cette occasion pour faire porter les retenues sur la totalité des émoluments départementaux et communaux, ce qui eût accru les retenues subies par les ingénieurs, sans accroître leurs retraites ; jusqu'ici, en effet, les allocations sur les budgets locaux étaient considérées comme remboursements de frais, non sujets à retenue, bien que ce caractère leur ait été parfois contesté. Avec le nouveau régime, qui incorpore au traitement la portion des anciens frais fixés reçus de l'Etat ayant le caractère d'émoluments supplémentaires, il est logique de considérer comme effectuée par le règlement lui-même la ventilation dans les allocations départementales et municipales : la portion qui tiendra lieu de la fraction retranchée dans les traitements payés par l'Etat devra être considérée comme un émolument soumis à retenue, le surplus gardant le caractère de remboursement de frais. A la suite des démarches qu'il a faites, le bureau a tout lieu d'espérer que le ministère des Finances adhèrera, à cet égard, aux vues des Travaux publics, ce qui assure l'égalité parfaite entre tous les ingénieurs au point de vue des retenues et des retraites.

Au point de vue de la détermination des réductions à apporter aux traitements des ingénieurs des services vicinaux, il sera pris des décisions d'espèce, mais pour éviter toute apparence de faveur personnelle, une décision de principe fixera les bases de ces décisions. Mais une règle ne pourra être formulée que quand l'administration centrale aura reçu les renseignements qu'elle a demandés pour assurer l'exacte compensation des relèvements et des abaissements, de manière à ne pas sortir du crédit budgétaire. Le chiffre de ce crédit a été maintenu, l'amendement tendant à sa réduction étant repoussé.

MM. TOURTAY et BORY rappellent que, d'après le projet du gouvernement, la diminution du traitement payé par l'Etat devait être du tiers des émoluments locaux jusqu'à 2.000 fr. et de moitié de la partie de ces émoluments excédant 2.000 francs ; dans ces conditions, disait-on, l'équilibre budgétaire était assuré et les émoluments des ingénieurs ayant des services départementaux ne devaient être réduits que dans les rares services où ils atteignent des totaux vraiment anormaux. Dans le décret promulgué, on a réduit de 500 francs les traitements proposés d'abord pour les ingénieurs ordinaires, en vue, a-t-on dit, de permettre de relever un peu les allocations supplémentaires des gros services techniques, en réduisant les émoluments des petits services ordinaires. Mais on avait assuré que les services vicinaux ne seraient pas touchés, car il importe de laisser aux ingénieurs qui les occupent une rémunération en rapport avec les sujétions qu'ils comportent : il fallait donc, pour compenser la perte de 500 fr. pour les ingénieurs ordinaires, relever un peu le chiffre à partir duquel la réduction des émoluments payés par l'Etat atteindrait moitié, primitivement fixe à 2.000 fr. Or, au contraire, on parle aujour-

totalité des émoluments locaux. S'il en était ainsi, la situation des ingénieurs des services fusionnés serait réduite dans une proportion qui ferait de quelques-uns de ces services des postes plus redoutés que recherchés.

Le Comité charge M. Bory d'établir, avec le concours de MM. Tourtay et Le Conte, un tableau de comparaison entre la situation actuelle des ingénieurs de divers services vicinaux, pris parmi ceux dont la rémunération est élevée, moyenne ou minime, et la situation qui leur serait faite à l'avenir, dans les diverses hypothèses envisagées. Muni de ce tableau, M. le Président ira s'entretenir de la question avec l'administration supérieure.

Au sujet du *recrutement* des ingénieurs, le projet étant aujourd'hui déposé, le bureau du Comité a pris sur lui de le faire imprimer d'urgence et distribuer en épreuve à tous les camarades, de manière à les mettre à même de présenter leurs observations à l'Assemblée générale. Il estime que le Comité doit persister dans l'attitude favorable qui lui avait paru justifiée par ce qu'il savait déjà du projet. Il résulte des renseignements reçus que, de son côté, la Société des conducteurs, sans se déclarer pleinement satisfaite de ce projet, est disposée à s'y rallier ; un article paru dans le dernier numéro de son organe officiel paraît adopter cette attitude, tout en maintenant comme objectif, pour l'avenir, l'idée de la suppression totale de la situation occupée actuellement par les ingénieurs ordinaires, idée qui paraît aussi difficile à concilier avec le bon recrutement des ingénieurs en chef qu'avec toute notre organisation administrative basée sur l'existence des arrondissements. En tout cas, cette question n'étant pas aujourd'hui soulevée, l'accord serait fait de ce côté. Le Président de la Commission de la Chambre, M. Janet (qui n'a pu revenir, pour la présente séance, d'un séjour dans le Midi, auquel il a été obligé à la suite des blessures reçues dans l'accident d'Épernon), a écrit que, lui aussi, était partisan des grandes lignes du projet. Il semble donc possible de le faire passer tel quel ; y travailler paraît la conduite la plus sage, aussi bien de la part de ceux qui jugent le projet bon que de ceux qui le considèrent comme un pis-aller.

PLUSIEURS MEMBRES, tout en se ralliant à cette manière de voir, craignent qu'avec les délais indiqués, l'écart entre le temps nécessaire pour arriver au grade d'ingénieur par les diverses voies ouvertes, soit insuffisant pour conserver un avantage réel à ceux qui ont fait l'effort considérable sans lequel on ne peut arriver à l'École polytechnique et en sortir dans les premiers rangs. Les délais exigés pour les conducteurs partent de l'*admissibilité*, que les jeunes gens ayant fait leurs études, même avec beaucoup moins de succès qu'il n'est nécessaire pour entrer à l'École polytechnique, peuvent obtenir avant 19 ans. A partir de cet âge, il faudra :

Pour arriver par l'École polytechnique, dans la grande majorité des cas, deux ans de mathématiques spéciales, deux de service militaire, deux d'École, trois d'École d'application, total neuf.

Pour un conducteur se présentant à l'École des ponts et chaussées, six ans de services effectifs de puis son admissibilité deux de service militaire

Pour un conducteur ne passant par aucune école, douze ans de service actif, deux de service militaire, total quatorze.

Ces écarts sont déjà faibles ; mais ils sont admissibles, à la rigueur, s'il est bien entendu que le service militaire s'ajoute au temps de service exigé des conducteurs. Seulement il faut remarquer que déjà, dans plusieurs cas, on a admis que le service militaire serait compté comme service actif aux agents entrés en fonction avant d'y être appelés. En tout cas, il y a des jeunes gens qui ne sont pas bons pour le service militaire. Ceux-là pourraient arriver, par l'Ecole des ponts et chaussées, à être ingénieurs exactement aussi vite et avec moins d'efforts que s'ils avaient passé par l'Ecole polytechnique, et arriver même sans passer par l'Ecole des ponts et chaussées presque aussi vite. Il ne faudrait pas que la manière la plus facile et la plus rapide de devenir ingénieur fût d'être réformé au Conseil de révision.

M. LE PRÉSIDENT reconnaît qu'il y a là une lacune dans le texte, à laquelle il faudrait remédier. Le projet a été rédigé en faisant les calculs pour tous les jeunes gens, service militaire compris, et il faudra avoir soin que l'exemption de ce service ne créât pas un privilège injustifiable. Sous cette réserve, les écarts entre le temps nécessaire pour arriver par les diverses voies paraissent suffisants, si l'on songe que ces écarts résultent, pour les conducteurs, de durées de stage qui sont des *minima*, lesquels seront en pratique presque toujours dépassés. Pour ceux qui arriveront sans passer par l'Ecole des ponts, notamment, il est évident que l'ancienneté sera un des éléments entrant dans l'appréciation des services rendus, et que les conducteurs tout à fait remarquables arriveront seuls dans le délai minimum.

M. LABORDERE constate que des élèves sortis de l'Ecole polytechnique et n'ayant pas pu faire l'année de service militaire ont été chargés d'un arrondissement à la sortie de l'Ecole des ponts et chaussées, comme élèves-ingénieurs faisant fonctions d'ingénieurs, de manière à n'être promus qu'au rang répondant à leur classement. Une mesure analogue devrait s'appliquer aux conducteurs.

LE COMITÉ charge son Président de soumettre la question à M. le directeur du personnel et, au besoin, à M. le Ministre. Il faut qu'une règle, unique pour les ingénieurs de toute origine, fasse la même situation, à dater de l'entrée à l'Ecole polytechnique ou de l'admissibilité au grade de conducteur, à ceux qui sont bons pour le service et à ceux qui y sont impropres. La solution la plus simple serait : pour les anciens polytechniciens, de consacrer par la loi le retard d'un an dans la nomination au grade d'ingénieur de ceux qui ne vont pas au régiment en sortant de l'Ecole des ponts, et pour les anciens conducteurs, de relever de deux ans les délais inscrits au projet, en spécifiant qu'ils sont calculés *service militaire compris*. Si ce système n'est pas adopté, il faut qu'il soit nettement indiqué : 1° que le service militaire ne sera pas compris dans le temps de service prévu ; 2° que les jeunes gens impropres au service seront retardés d'autant.

sectif, employé pour les conducteurs admis à l'Ecole des ponts, et le mot *service actif*, employé pour les autres.

M. LE PRÉSIDENT répond que le service effectif exigé des candidats à l'Ecole des ponts est un service quelconque dans l'administration, empêchant que cette voie, soit prise, pour entrer dans le corps par les jeunes gens ayant fait des études théoriques en vue uniquement de ne pas affronter les difficultés des concours d'entrée et de sortie à l'Ecole polytechnique. Pour les conducteurs ne passant par aucune Ecole, il faut des garanties plus grandes, et il importe qu'ils gagnent leurs galons sur les chantiers et non dans les services purement administratifs. Toutefois, on n'a pas voulu exclure absolument le temps passé dans les bureaux, car les services d'un conducteur qui collabore dans un bureau à l'étude d'un projet et ensuite en surveille l'exécution comptent parmi les meilleurs. L'appréciation du caractère *actif* du service de chacun sera question d'espèce, soumise au Comité d'avancement.

M. DELAFOND craint qu'avec la disposition qui fixe la proportion des ingénieurs sortant du rang, non à l'entrée, mais l'après l'effectif payé par l'Etat, il y ait des années où l'on ne prenne pas du tout d'élèves-ingénieurs à l'Ecole polytechnique, ce qui troublerait complètement le recrutement de l'Ecole.

M. COLSON répond que la proportion légale ne peut être qu'une moyenne, autour de laquelle les chiffres réels oscilleront, d'après le mouvement continu des entrées et des sorties, de sorte que le nombre d'élèves pris à l'Ecole polytechnique, pour devenir ingénieurs quatre ans après seulement, sera toujours fixé d'après les besoins *moyens* du service et non d'après la situation précise de l'annuaire au moment de leur sortie.

En ce qui concerne l'insertion des congés à l'*Officiel*, M. LE PRÉSIDENT fait connaître que M. le Directeur du personnel a répondu à la démarche faite au nom du Comité, que la mesure était trop récente pour être modifiée avant d'avoir fait l'objet d'un essai plus long, mais que les insertions seraient abrégées.

PLUSIEURS MEMBRES signalent le retard qu'entraîne l'obligation, pour les ingénieurs en chef, de faire, d'après l'*Officiel*, les notifications faites autrefois par le ministre. Pour les mutations, toujours peu nombreuses et comportant un certain délai avant l'exécution, l'inconvénient est minime; mais pour les congés, plus fréquents et parfois urgents, il y a des retards ou quelquefois des oublis très fâcheux.

M. MONESTIER, au nom de la *Commission de comptabilité*, appelle l'attention du Comité sur deux points :

En premier lieu, il n'a rien été dépensé sur le dernier exercice pour invitations à des ingénieurs étrangers et il est fâcheux que l'article des statuts qui prévoit que l'Association remplira le rôle intéressant de lien avec les ingénieurs des autres pays, reste ainsi lettre morte.

LE COMITÉ constate que les invitations ne peuvent être utilement faites qu'à l'occasion de la venue à

jours connaissance. L'attention des camarades sera appelée, par l'insertion au Bulletin du procès-verbal de la présente séance, sur la nécessité que chacun d'eux signale au Président de l'Association, quand il en a connaissance, la venue à Paris soit de groupes d'ingénieurs étrangers assez nombreux pour justifier un banquet spécial, soit d'ingénieurs qui ont reçu à l'étranger des camarades en tournée et pour lesquels on pourrait organiser une petite réception spéciale, comme cela s'est déjà fait.

M. MONESTIER signale, en outre, les dépenses mises à la charge de l'Association pour les dîners et les tournées, dont les frais devraient être supportés par les participants.

M. COLSON rappelle qu'il y a toujours eu deux tendances dans l'Association. Les uns veulent profiter de ce que notre budget général est au large pour alléger les cotisations des membres qui participent aux dîners et aux tournées et rendre ainsi plus nombreuses les réunions qui sont le vrai lien de la camaraderie ; les autres s'attachent à maintenir le principe du paiement intégral des frais par ceux qui en profitent.

Le Comité décide qu'il y a lieu de maintenir la règle en vertu de laquelle on fait payer aux participants tous les frais dans lesquels la cote-part de chacun se dégage aisément, en laissant à la charge de l'Association les frais généraux de convocation, ainsi que les menues dépenses collectives faites au cours des tournées, dont le recouvrement sur ceux qui en ont spécialement profité serait une cause d'ennuis et de complications, sans grande utilité.

La séance est levée à 11 h. 1/2.

Le Secrétaire,
Signé : COLSON.

Le Président,
Signé : M. JOZON.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Du 19 Janvier 1907.

La séance est ouverte à 3 heures, sous la présidence de M. JOZON.

M. LEREBVRE, trésorier de l'Association, donne lecture du rapport ci-après sur sa situation financière :

« Les comptes des trois années précédentes se sont soldés par la constitution d'un fonds social de 3.500 fr. (Produits des cotisations rédimées) et d'un fonds de réserve de 6.840 fr, 75 (Excédent des recettes sur les dépenses).

« Les résultats de l'année 1905-1906 sont très satisfaisants, puisque le fonds social s'est accru de 300 fr. et que les bénéfices se sont élevés à la somme de 2.883 fr. 80 à ajouter à notre fonds de réserve.

« Le bilan de l'année 1905-1906 s'établit comme suit :

« Le nombre des adhérents au 1^{er} novembre 1905 (commencement de l'année sociale) était de... 672

« Le nombre des membres qui se sont fait inscrire depuis cette époque jusqu'au 31 octobre 1906 (clôture de l'exercice) a été de... 17

Total

« Mais six membres sont morts dans l'année et sept ont donné leur démission avant d'avoir payé le montant de leur cotisation ; de plus six membres, dont trois résidant hors de France, n'ont pas encore effectué leur versement ; deux membres ont été radiés pour défaut de paiement, soit à défalquer 21 cotisations, plus 11 cotisations entièrement rédimées, soit en tout 32 cotisations à déduire, en sorte que le nombre des recouvrements effectués a été de 657 se décomposant comme suit :

I cotisation entièrement rédimée (Solde)	Fr. 200	} 300
I cotisation partiellement rédimée	100	
316 cotisations annuelles à 15 fr. ..	4.740	} 7.875
288 — — à 10 fr. ..	2.880	
51 — — à 5 fr. ...	255	
657 cotisations, auxquelles il y a lieu d'ajouter		
2 cotisations arriérées de l'exercice précédent		20
		<hr/> 8.195

dont 300 fr. à verser au fonds social, conformément à l'article 17 des statuts, et 7.895 fr. à verser aux produits de l'exercice courant.

« Ces produits se sont élevés en totalité à la somme de 11.862 fr. 50, savoir :

Produit des cotisations annuelles Fr.	7.895.00
Recettes diverses	329.50
Abonnements collectifs	3.638.00
Total égal	<hr/> 11.862.50

« D'autre part, les dépenses se sont élevées à 8.978 fr. 70 savoir

1 ^o Frais généraux d'administration .. Fr.	1.670.40
2 ^o Tournées	1.137.80
3 ^o Réception en France d'ingénieurs étrangers	(néant)
4 ^o Dîners périodiques des ingénieurs...	601.30
5 ^o Publications de l'Association	997.60
6 ^o Abonnements collectifs	4.502.40
7 ^o Compte d'avance	69.20
Total égal	<hr/> 8.978.70

en sorte que l'excédent des recettes sur les dépenses a été de :

11.862 fr. 50 — 8.978 fr. 70 = 2.883 fr. 80 représentant le bénéfice de l'exercice à verser au fonds de réserve, conformément à l'article 18 des statuts.

« Nous vous proposons de vouloir bien approuver ces comptes. Nous vous rappelons d'ailleurs que, conformément aux termes de l'article 23 du règlement, les sommes versées tant au fonds social qu'au fonds de réserve devront être placées, au nom de l'Association, en rentes sur l'Etat, en obligations de chemins de fer jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat ou en obligations du Crédit foncier. »

M. SUGUET donne lecture du rapport constatant

nette de Rochemont, troisième membre de la Commission désigné par le Comité en vertu de l'art. 20 du règlement intérieur, retenu par une indisposition) ont vérifié la comptabilité et l'ont trouvée régulière.

Il appelle l'attention des camarades, au nom de la Commission, sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que les occasions où des ingénieurs étrangers, venant à Paris, pourraient être reçus par l'Association, soient signalées au Comité.

Personne ne demandant la parole, M. LE PRÉSIDENT met aux voix l'approbation des comptes du dernier exercice.

Cette approbation est votée à l'unanimité.

LE PRÉSIDENT ET LE SECRÉTAIRE du Comité donnent quelques explications à l'assemblée sur les deux grosses questions intéressant les corps des ponts et chaussées et des mines qui ont fait l'objet de décisions récentes, savoir : la modification des traitements des ingénieurs et leur recrutement. Le Comité a suivi de près ces deux affaires et a eu plusieurs fois à en entretenir l'administration (1).

En ce qui concerne les *traitements*, la réforme poursuivie depuis longtemps, consistant à incorporer dans le traitement des ingénieurs la portion des frais fixes qui constituait, en réalité, non un remboursement de dépenses, mais un complément des traitements devenus absolument insuffisants, est enfin réalisée pour les ponts et chaussées. C'est une satisfaction réelle, au point de vue de la dignité du corps. Le décret, ayant paru, est connu de tout le monde.

Le premier projet qui avait été préparé par le ministère sur la question fixait à un chiffre plus élevé de 500 francs que celui qui a été définitivement adopté, le traitement des ingénieurs ordinaires de chaque classe ; la réduction réalisée a eu pour objet de ne pas soulever de critiques par une majoration excessive des traitements de début, et surtout de laisser un peu plus de disponibilités sur le crédit total, pour allouer une rémunération exceptionnelle aux gros services de travaux, qui sont les plus importants de tous et ceux qui font le plus honneur au corps.

Le premier projet déterminait aussi la réduction à apporter au traitement versé par l'Etat aux ingénieurs payés en partie sur les fonds départementaux et vicinaux, pour tenir compte d'une situation dont la conséquence était, jusqu'ici, l'allocation de frais fixes moins élevés ; ce projet admettait que le traitement serait réduit du tiers des allocations locales, quand celles-ci ne dépasseraient pas 2.000 francs, et de la moitié de l'excédent, au delà de 2.000 fr. Il a paru qu'il y aurait des inconvénients à inscrire dans un décret des règles invariables, pour des situations qui peuvent varier au gré des Conseils généraux ; d'après le texte définitivement adopté, il sera statué par des décisions d'espèces. Mais pour éviter les sollicitations, l'administration compte formuler, dans une décision de principe, les règles gé-

nérales auxquelles les solutions individuelles devront être conformes. Ces règles générales ne pourront être arrêtées que quand les renseignements demandés récemment à tous les services auront permis de calculer exactement leurs conséquences, pour rester dans les crédits budgétaires. Le Comité suit l'affaire et aura soin de signaler en temps utile, à qui de droit, les divers points intéressants sur lesquels son attention a été appelée par des camarades.

Plusieurs ingénieurs avaient eu des préoccupations au sujet des répercussions du régime nouveau sur les retraites. De l'étude des textes et des démarches faites tant au ministère des Travaux publics qu'au ministère des Finances, il résulte très nettement que les retenues seront perçues et les pensions liquidées sur le traitement du grade, pour tous les ingénieurs au service de l'Etat, des départements et des communes.

Pour les *Mines*, l'intention bien arrêtée de l'administration est de réaliser la même modification ; mais comme les frais fixes sont actuellement moindres et les allocations départementales ou municipales plus rares que dans les services des ponts et chaussées, la péréquation exigera une augmentation des crédits ou une réduction du personnel. Il faut remarquer que déjà, les crédits votés pour 1907 dépassent de 39.500 francs ceux de 1906.

PLUSIEURS ÉLÈVES INGÉNIEURS demandent : 1° Pourquoi il n'a pas été donné suite au relèvement de leur traitement à 2.500 francs primitivement annoncé ; 2° Si le service des travaux hydrauliques de la Marine bénéficiera de la nouvelle échelle des traitements.

M. LE PRÉSIDENT répond que l'augmentation du traitement des élèves, absolument insuffisant pour vivre à Paris, est une question très intéressante, dont le Comité s'occupera volontiers. Toutefois, elle ne figurait pas dans le premier projet du Gouvernement, car ce que les élèves demandaient, ce n'est pas un changement de forme et de répartition des allocations comme celui qui a été réalisé pour les jugements, mais un relèvement effectif, comportant un certain accroissement de dépenses. L'indemnité de mission a reçu, en 1906, une augmentation qui constitue un premier pas.

M. LE SECRÉTAIRE ajoute que la question se résoudra sans doute aisément, quand les conducteurs admis à l'École seront compris parmi les élèves-ingénieurs, car il sera difficile de ne pas faire la même situation aux uns et aux autres et l'insuffisance du traitement des élèves apparaîtra comme plus criante.

En ce qui concerne la Marine, les nouveaux traitements seront certainement alloués aux ingénieurs des travaux hydrauliques. La seule question encore douteuse est celle de savoir si on pourra leur attribuer l'équivalent des allocations supplémentaires prévues pour les ingénieurs des grands ports de commerce.

LE BUREAU fait ensuite connaître le sentiment du Comité sur le projet de loi relatif au *recrutement des ingénieurs*, dont il a fait distribuer le texte à tous les camarades, il y a quelques jours. D'après lui, ce projet peut être considéré, dans son ensemble comme satisfaisant. Depuis longtemps, la

(1) Pour plus de détails, voir ci-dessus le texte du projet de loi relatif au recrutement et les procès-verbaux

grande majorité des ingénieurs reconnaît la nécessité d'élargir la part faite parmi eux au recrutement par le rang ; la plupart étaient d'avis que, pour l'élargir sans porter atteinte à la valeur du corps et sans compromettre la bonne marche du service public, il fallait, non pas abaisser le niveau de l'examen qui seul aujourd'hui permet à un conducteur de devenir ingénieur, mais ouvrir en dehors de l'examen, un moyen d'arriver accessible aux praticiens, aux hommes de chantier qui n'ont pas eu la possibilité d'acquérir des connaissances théoriques étendues, mais qui connaissent les travaux et ont fait leur preuve de capacité et d'expérience. A côté du *premier mode de recrutement au concours*, résultant de l'admission à l'École polytechnique et du classement en tête des élèves de cette École à la suite du concours permanent constitué par toutes les épreuves subies pendant les deux années d'études, d'un *second mode résultant d'un concours ouvert aux conducteurs*, non plus pour l'admission directe au grade d'ingénieur, mais pour l'admission à l'École des ponts et chaussées en qualité d'élèves-ingénieurs, on verra apparaître le recrutement *au choix*, préconisé depuis longtemps par le Conseil général des ponts et chaussées. Le projet présenté par le Gouvernement, en ce qui concerne les ponts et chaussées, est exactement celui qui a été adopté par le Conseil général. En ce qui concerne les Mines, il ne diffère que sur des points de détail de celui qu'a adopté le Conseil général ; l'administration a été obligée d'établir un peu plus de symétrie dans les deux parties de la loi que n'en comportaient les textes élaborés isolément par les Conseils. Mais, dans l'ensemble, la loi est bien sortie des délibérations des chefs les plus autorisés des deux corps.

Dans ces conditions, pour ne pas paraître opposer à l'admission plus large des conducteurs une résistance qui n'est nullement dans l'esprit des ingénieurs, il importe que chacun de nous, faisant taire ses préférences personnelles au sujet des modalités de cette admission, se rallie au système qui a l'appui de nos chefs et du gouvernement. Il semble que la Société des conducteurs, elle aussi, appuiera ce projet, en renonçant, pour en assurer le vote, aux amendements qu'elle aimerait à y voir introduire. Le Président de la Commission de la Chambre, notre camarade Janet, empêché d'assister à la réunion d'aujourd'hui, nous a autorisé à dire que, lui aussi, soutiendrait le projet dans ses grandes lignes. Pour que toutes ces bonnes volontés réunies aboutissent, il serait bon que chacun, renonçant aux améliorations qu'il rêverait, employât ce qu'il peut avoir d'influence au succès du projet. Personne sans doute ne le trouve parfait ; mais il sauvegarde suffisamment les intérêts du service et laisse au recrutement scientifique une place assez large pour conserver la valeur du corps des ingénieurs. S'il était amendé dans les Chambres, d'ailleurs, il n'est guère douteux que ce serait dans le sens de la réduction de cette place, plutôt que de son élargissement. L'intérêt bien entendu des deux corps et de l'École polytechnique, comme l'intérêt du service public que tous nous tenons à honneur de faire passer avant nos intérêts propres, doit nous porter à associer nos efforts à ceux du

Gouvernement pour obtenir le vote du projet tel qu'il a été déposé.

M. BERNARD, n'ayant pas eu le temps d'étudier le projet, demande s'il fixe la proposition attribuée au recrutement par le rang.

M. LE PRÉSIDENT répond qu'il la fixe au tiers ; c'est-à-dire au chiffre des postes occupés actuellement par d'anciens conducteurs. Cette proportion a pu être atteinte sans que le service en souffre gravement ; mais l'expérience montre qu'on est à la limite et qu'on ne pourrait l'accroître. Au lieu de laisser la place faite aux conducteurs varier, sous l'impulsion du moment, le projet la fixe ; le grand avantage qu'il procurera aux conducteurs, c'est qu'au lieu de les occuper le plus souvent dans la position hybride de *faisant fonctions*, ils l'occuperont avec le titre et le rang d'ingénieurs. Dans les Mines, où la proportion des emplois qui ne peuvent être occupés utilement que par des ingénieurs ayant une certaine autorité scientifique est plus forte, où la situation de *faisant fonctions* existe à peine, on a fixé la proportion du recrutement par le rang au cinquième des emplois de l'État, non compris les chaires de l'École des Mines, qui représentent une fraction importante du total des postes, exigeant un recrutement purement scientifique. Une des difficultés de la discussion sera sans doute de faire accepter cette différence ; et cependant, il sera plus difficile de porter la proposition au cinquième dans les Mines, où elle est actuellement infime, que de régulariser celle du tiers dans les Ponts.

M. BROSSÉLIN est loin de considérer le projet comme bon ; mais il reconnaît que, dans la situation actuelle, il n'est guère possible de le combattre. Il regrette surtout de voir nommer ingénieurs les *faisant fonctions* actuels, qui ne représentent nullement l'élite des conducteurs, et qui ont été généralement désignés pour leur emploi plutôt parce qu'ils se trouvaient dans le service où une vacance se produisait, parce qu'ils connaissaient le pays, que parce qu'ils s'étaient signalés par des mérites exceptionnels.

M. LE PRÉSIDENT répond qu'il était bien difficile de faire quoi que ce fût sans prendre pour point de départ du nouveau régime la régularisation de la situation des conducteurs qui ont la possession d'état, comme faisant fonctions. Un des grands avantages du projet, ce sera de faire choisir, à l'avenir, les conducteurs appelés à remplir les fonctions d'ingénieurs, non parmi ceux que le hasard a mis à portée des postes vacants, mais parmi les plus méritants. Quant à ceux qui vont se trouver investis du titre d'ingénieur sans avoir été soumis aux épreuves exigées en principe pour l'obtenir, ils ne pourront franchir le grade d'ingénieur en chef qu'à la condition de subir l'examen professionnel que passeront désormais les conducteurs promus au choix.

M. THÉRLI et M. RABUT demandent ce que sera cet examen et s'il offrira des garanties sérieuses.

M. LE PRÉSIDENT répond que le programme en sera fixé par un arrêté ministériel. Il portera essentiellement sur des matières techniques, puisqu'il s'agit de praticiens : on les interrogera particulièrement sur les travaux auxquels ils auront participé, de manière à bien se rendre compte de leur

fit qu'ils en ont tiré, et on s'assurera qu'ils ne sont pas étrangers aux autres parties essentielles de l'art de l'ingénieur et de l'administration des travaux publics. Le grand avantage de cet examen sera de mettre une barrière au favoritisme, qui serait à redouter si le choix seul intervenait, et de permettre au ministre de se retrancher derrière une impossibilité légale, quand des sollicitations se produiront en faveur des candidats n'ayant pas réellement fait leurs preuves.

PLUSIEURS ÉLÈVES demandent si l'interposition de cette masse d'ingénieurs, versée brusquement dans la 3^e classe, ne va pas barrer l'avancement des promotions suivantes.

M. LE PRÉSIDENT répond que c'est pour éviter cet inconvénient qu'on a prévu, pour les ingénieurs nommés à titre de faisant fonctions, un cadre spécial. Pour passer dans le cadre ordinaire, ils devront subir l'examen professionnel, que très peu d'entre eux auront intérêt à affronter, leur âge ne leur permettant pas d'aspirer au grade d'ingénieur en chef.

M. LE SECRÉTAIRE ajoute que, quand ils arriveront tous ensemble à l'ancienneté nécessaire pour prétendre à un avancement de classe, il sera sans doute facile, en raison de cette situation spéciale, d'obtenir les crédits sans lesquels il faudrait, ou bien leur refuser cet avancement, ou bien retarder celui, non pas spécialement des ingénieurs de 3^e classe, avec qui ils ne concourront pas, mais de tous les ingénieurs payés sur le même chapitre.

M. DE JOLY, en admettant l'attitude résignée que conseille le Comité, demande s'il n'en faudrait pas prendre une plus active, si des amendements tendent à aggraver les conséquences du projet.

M. LE SECRÉTAIRE répond que, ce que le Comité conseille, ce n'est pas une attitude résignée, mais un concours actif. De tout temps, on a reproché aux ingénieurs de prétendre à un monopole, de s'opposer à un recrutement plus large par le rang ; or, depuis 20 ans, le Conseil général des ponts et chaussées, plusieurs ministres, des députés nullement hostiles à l'École polytechnique, ont eux-mêmes proposé ou présenté des projets qui, sans être aussi larges que le projet actuel, posaient les véritables bases d'un bon recrutement parmi les praticiens. Si ces projets ont échoué, c'est que les adversaires de tout recrutement par l'École ont voulu substituer à une réforme pratique des bouleversements aussi désastreux pour le service des travaux publics que pour la culture scientifique en France. Si, aujourd'hui encore, ils veulent amender le projet dans un sens qui tuerait les corps des Ponts et chaussées et des Mines ou leur enlèverait toute leur valeur, nous devons combattre ces modifications. Mais si un nouvel échec devait résulter de pareilles tentatives, il importe d'en laisser la responsabilité à ses auteurs, et pour cela, chacun de nous doit, non seulement ne pas combattre le projet actuel, mais user des relations qu'il peut avoir avec des membres du Parlement pour contribuer à le faire voter tel que le Gouvernement l'a présenté.

Persone ne demandant plus la parole, M. LE PRÉSIDENT fait connaître les résultats du scrutin.

Il y a eu 271 votants et 4 bulletins nuls, faute de désignation de l'auteur de l'envoi.

Ont obtenu : MM. Bailly	267 voix.
Limasset ..	267 —
Loiseleur ..	267 —
Meunier ...	265 —
Monseran ..	267 —
Wilhelm ...	267 —

En conséquence, M. le Président proclame élus ces six camarades.

La séance est levée à 5 heures.

Le Secrétaire,
Signé : C. COLSON.

Le Président,
Signé : M. JOZON.

COMITÉ

Séance du 19 janvier 1907

Le Comité, complété par l'assemblée générale, s'est réuni à l'issue de cette assemblée.

Présents : MM. Bailly, Bory, Colson, Delafond, Jozon, Labordère, Le Conte, Limasset, Monseran, Suquet.

Il est procédé au scrutin pour l'élection du bureau.

Sont élus : MM. Jozon, *Président*.
Delafond, *Vice-Président*.
Colson, *Secrétaire*.
Suquet, *Trésorier*.

Le Comité charge son Trésorier d'organiser les dîners ; il décide qu'un prochain dîner aura lieu vers le milieu ou la fin de février. Le dîner suivant, celui que l'on priera M. le Ministre de vouloir bien présider, pourrait avoir lieu au moment de la rentrée des Chambres après les vacances de Pâques.

En ce qui concerne les tournées il ne semble pas, après la visite du Métropolitain l'année dernière, qu'il y ait rien de très intéressant à visiter aux environs de Paris lors du banquet ministériel. Il convient de ne pas abuser des congés et des demandes de permis que les tournées entraînent, en organisant des voyages qui ne comporteraient aucune visite de travaux. En conséquence, le Comité est d'avis de ne faire cette année qu'une tournée, en septembre. On pourrait aller voir, dans les Pyrénées, les travaux signalés l'année dernière et qui n'étaient pas assez avancés pour être visités avec profit.

La séance est levée à 6 heures.

Le Secrétaire,
Signé : C. COLSON.

Le Président,
Signé : M. JOZON.

Le Gérant : ALBERT DAVY.