

BULLETIN DU P. C. M.

Association des Ingénieurs

DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

I

CHANGEMENTS DANS LA LISTE

DES INGÉNIEURS

Adhésions nouvelles à l'Association

PONTS ET CHAUSSÉES

MM.:

Raucoules, Hézard, Puech, Ingénieurs ordinaires.

Nominations

PONTS ET CHAUSSÉES

MM.:

Crahay de Franchimont, Heude, Lavollée, Lordereau, Luneau, Marion, sont nommés Inspecteurs Généraux.

Boisnier, nommé Ingénieur en chef.

Masson, nommé fions d'Ingénieur en chef.

MINES

MM.:

Liénard, nommé Ingénieur en chef à Paris.
Grandjean, nommé Ingénieur ordinaire à Saint-Etienne.

Changements de résidences

PONTS ET CHAUSSÉES

MM.:

de Joly, Ingénieur en chef, passé à Paris.
Legay, Ingénieur en chef, passé à Moulins.
Lemoine, Ingénieur en chef, passé à Lille.
Levesque, Ingénieur en chef, passé à Toulouse.
Raby, Ingénieur en chef, passé à Alger.
Wender, Ingénieur en chef, passé à Melun.
Aubry, Ingénieur ordinaire, passé à Dijon.
Bérenghier, Ingénieur ordinaire, passé à Marseille.
Bezault, Ingénieur ordinaire, passé à Périgueux.
Debès, Ingénieur ordinaire, passé à Constantine.
Domergue, Ingénieur ordinaire, passé à Digne.
Dumas, Ingénieur ordinaire, passé à St-Etienne.
Frontard, Ingénieur ordinaire, passé à Langres.
Hecker, Ingénieur ordinaire, passé à Dunkerque.
Hégly, Ingénieur ordinaire, passé en Tunisie.
Levaillant, Ingénieur ordinaire, passé à Dijon.
Mielle, Ingénieur ordinaire, passé à Grenoble.
Montigny, Ingénieur ordinaire, passé à Brest.
Parent, Ingénieur ordinaire, passé à Soissons.
Riboud, Ingénieur ordinaire, passé à Troyes
(Compagnie de l'Est).

Vicaire, Ingénieur ordinaire, passé en Algérie.
Wibratte, Ingénieur ordinaire, passé à Lille.

MINES

MM.:

Morette, Ingénieur ordinaire, passé à Grenoble.

Mises à la retraite

PONTS ET CHAUSSÉES

MM.:

Faure, Inspecteur général.

Henry, Inspecteur général.

Maurice Lévy, Inspecteur général.

Quinette de Rochemont, Inspecteur général.

Heurtault, Ingénieur en chef.

Gérard, Ingénieur ordinaire.

Raucoules, Ingénieur ordinaire.

Décès

PONTS ET CHAUSSÉES

MM.:

Delocre, Inspecteur général.

Fontaine, Inspecteur général.

Becquerel, Ingénieur en chef.

Salles, Ingénieur en chef.

Quintin, Ingénieur ordinaire.

II

RÉUNIONS DE L'ASSOCIATION

Compte rendu sommaire de la tournée du Loetschberg

Indépendamment du compte rendu technique qui paraîtra prochainement dans les *Annales des Ponts-et-Chaussées*, le camarade Bérenghier a bien voulu écrire d'une plume alerte pour le Bulletin, un récit du voyage que liront assurément avec plaisir les camarades et les dames ayant pris part à la tournée.

« Le but choisi pour l'excursion estivale du P.-C.-M. était, cette année, les travaux du tunnel du Loetschberg, entrepris pour relier la région de Berne à la vallée du Rhône.

« Le charme des Alpes bernoises joint à l'intérêt présenté par ces gigantesques travaux avait

provoqué un nombre d'adhésions inaccoutumé. Plus de 80 personnes s'étaient fait inscrire en effet, parmi lesquelles une quinzaine de femmes ou filles de camarades, chose plus remarquable encore, les défections de la dernière heure furent à peu près négligeables.

« C'est dans la soirée du 15 juillet que la concentration définitive avait lieu à Frütigen dans le hall de l'hôtel Bellevue, où, malgré le fâcheux présage d'une pluie battante, s'organisait allègrement le programme du lendemain. Il s'agissait de parcourir sur la voie de service, dans les wagonnets de l'entreprise, les 18 kilomètres séparant Frütigen de Kandersteg où s'amorce la tête Nord du tunnel.

« Ce pittoresque trajet s'effectuait dans la matinée du lendemain, coupé par le gracieux intermède d'une visite au lac Bleu et la caravane débarquait bientôt à Kandersteg, où un premier groupe s'organisait pour la visite de la galerie d'avancement, tandis que le reste des voyageurs était piloté à travers les multiples bâtiments d'une installations modèle.

« Quelques heures après, tout le monde était réuni dans la salle du banquet offert par l'Entreprise générale du Lötschberg. A l'issue du repas, M. Chagnaud, l'un des administrateurs de l'Entreprise, prenait la parole pour souhaiter la bienvenue aux ingénieurs présents et expliquer brièvement la genèse et le but des travaux grandioses dont on venait d'admirer l'organisation. M. l'Inspecteur général Petit répondait au nom de l'Association et, dans un toast plein d'humour, félicitait le canton de Berne, en passe de devenir, grâce au percement du Lötschberg, « la plaque tournante de l'Europe ». Un juste hommage rendu aux camarades mêlés à cette œuvre féconde et en particulier à M. l'Ingénieur en chef Zürcher, Directeur général des travaux, provoquait les applaudissements unanimes de l'auditoire. Une dernière allocution de M. Gaulier, au nom de la Compagnie des Alpes bernoises terminait la série des toasts et tout le monde se dispersait pour s'entraîner aux fatigues du lendemain, par de pittoresques promenades aux environs de Kandersteg.

« Le 17 juillet devait être, en effet, au point de vue de l'alpinisme, la grande journée de la tournée. Tandis qu'un petit groupe de marcheurs intrépides s'apprêtait à rejoindre directement la tête Sud du tunnel par la vallée de la Kander et le Lötschpass et que les camarades peu entraînés aux randonnées alpestres empruntaient pour se rendre à Brigue la ligne Zweissmen-Montreux, le gros de la caravane quittait Kandersteg à la pointe du jour pour franchir pédestrement le col de la Gemmi. Une imposante théorie de chevaux et de mulets portaient les voyageurs les moins ingambes ainsi que les bagages et il avait fallu la veille toute l'activité de M. Séjourné, l'infatigable organisateur de la tournée pour satisfaire toutes les demandes avec les ressources médiocres des écuries de la localité.

« La pluie, toujours imminente, avait encore fait grâce, ce jour-là, aux excursionnistes et, après un confortable déjeuner au col de la Gemmi, toute la bande dévalait gaiement le long des lacets vertigi-

neux qui serpentent entre le col et la vallée de Louèche.

« A l'arrivée de Louèche-les-Bains, et après la traditionnelle visite à l'établissement, où les baigneurs trompent les ennuis d'une immersion quotidienne de plusieurs heures en éclaboussant les visiteurs de lazzis et d'eau tiède, toutes les voitures disponibles de la localité étaient réquisitionnées et permettaient de gagner la gare de Louèche-Ville et, de là, Brigue où se terminait l'étape de la journée.

« Celle du lendemain, consacrée à la tête Sud du tunnel, débutait par une nouvelle course, de 25 kilomètres, cette fois, sur la voie de service audacieusement accrochée à flanc de coteau sur la rive droite du Rhône et ce n'est qu'après avoir franchi à pied les 6 derniers kilomètres entrecoupés de tunnels où l'on terminait la pose de la voie que les voyageurs débouchaient sur la plateforme où doit être établie la station de Gopenstein.

« Un plantureux banquet les attendait, offert comme celui de Kandersteg, par l'Entreprise générale. Après une visite détaillée des installations de la tête Sud du tunnel, toute la caravane se réunissait dans le grand hall brillamment décoré pour la circonstance. C'était cette fois M. Coiseau, administrateur de l'entreprise, qui faisait les honneurs du festin et M. l'Ingénieur en chef Kraft exprimait au nom de tous les convives, son admiration pour l'organisation des travaux en même temps que ses remerciements pour l'aimable accueil fait à la tournée. Après quelques mots de M. l'Ingénieur en chef Therel, félicitant la partie féminine de la troupe de son endurance au cours des dernières pérégrinations, on regagnait le train de service qui ramenait toute la caravane à Brigue, où devait se faire la dislocation.

« La pluie, qui menaçait depuis le matin, avait heureusement attendu le retour des voyageurs pour inonder les rues de Brigue et il ne fallut rien moins que le mélancolique aspect du Simplon, s'estompant dans la brume, pour atténuer les regrets de la séparation. Aussi, après de chaleureux remerciements à l'adresse de M. l'Ingénieur en chef Zürcher et du camarade Guignard, son dévoué collaborateur, chacun se sépara en se donnant rendez-vous pour la prochaine tournée et en conservant le souvenir de ces trois journées si bien remplies.

—
Signé: BÉRENGIER.

—
Dîners. — La prochaine réunion de l'Association sera un dîner qui aura lieu à Paris, le 5 décembre. Une circulaire sera prochainement envoyée à ce sujet.

III

PROCÈS-VERBAUX

DES

SÉANCES du COMITÉ D'ADMINISTRATION

Séance du 27 juillet 1908.

Présents : MM. JOZON, président; JANET, vice président; BAILLY, CARDIN, COLSON, LABAYE, LABORDÈRE, MAURIS, MEUNIER, SÉJOURNÉ, STABLO.

Excusés : MM. BOURGOUGNON, LIVASSET, LOISELEUR, MONSERAN, TAUZIN, WILHELM.

LE PRÉSIDENT expose qu'une délégation d'ingénieurs en chef du contrôle a demandé à être entendue par le Comité, au sujet du projet de modification à l'organisation des services de contrôle de l'exploitation des chemins de fer.

La délégation, qui est introduite, comprend : MM. CRAHAY DE FRANCHIMONT, BOURQUELOT, HENRIOT, LECORNU.

LE PRÉSIDENT fait connaître que dans ses deux dernières séances, le Comité a déjà longuement examiné la question qui provoque sa démarche, et notamment les inconvénients qui pourraient résulter de l'affaiblissement du contrôle technique de l'exploitation. Il donne la parole à M. CRAHAY DE FRANCHIMONT, comme au plus ancien des camarades composant la délégation.

M. CRAHAY DE FRANCHIMONT remercie le Comité d'avoir bien voulu entendre la délégation sur une question qui intéresse particulièrement les ingénieurs des Ponts et des Mines attachés au contrôle. Il estime que la nouvelle organisation dont il serait question pour le contrôle administratif, d'après les bruits qui courent, renverserait entièrement les rôles actuels du contrôle de l'exploitation technique et du contrôle de l'exploitation commerciale.

Actuellement, les questions les plus importantes de l'exploitation en général, notamment celles du mouvement des trains et des horaires, sont étudiées et résolues par le contrôle technique après consultation du contrôle commercial. Avec le nouveau système, ce serait l'inverse, le contrôle technique devant seulement être consulté par le contrôle administratif sur les questions ayant un caractère *réellement* technique.

Dans ces conditions nouvelles, on pourrait croire au premier abord que le travail des ingénieurs de l'exploitation technique aux divers degrés serait diminué, et être tenté de réunir à leurs fonctions celles du contrôle de la Voie et des Bâtiments.

Mais il n'en serait rien dans la réalité ; la complexité des questions qui entrent dans le domaine de l'exploitation technique est généralement telle que pour la presque totalité d'entre elles la consultation des ingénieurs devrait être requise.

L'adjonction d'un nouveau et très important ser-

vice serait de nature à affaiblir l'efficacité du contrôle technique actuel en le surchargeant d'une manière excessive, surtout si l'on devait encore y rattacher le contrôle du travail, dont la suppression en tant que service spécial est prévue par le projet de loi.

La tâche des services techniques serait d'ailleurs rendue d'autant plus difficile, qu'il semble que les anciens commissaires de surveillance administrative, devenus contrôleurs administratifs, n'auraient plus de rapports avec les ingénieurs. Ceux-ci perdraient en eux des auxiliaires utiles pour quantité de constatations immédiates qu'ils peuvent faire aujourd'hui avec une grande utilité, étant présents sur les lieux.

Enfin, on peut se demander comment s'exercerait le contrôle administratif de l'exploitation confié à des hommes dont le mérite n'est aucunement contesté, mais qui ne sont pas des techniciens, quelles seraient l'attitude et l'action de ce contrôle vis-à-vis des compagnies de chemins de fer dont les services d'exploitation sont confiés presque exclusivement à des ingénieurs ou qui, du moins, ont toujours des techniciens à leur tête.

Il croit devoir, en terminant, attirer l'attention du Comité sur l'impression pénible que ressentiraient les ingénieurs du contrôle s'ils se voyaient dépossédés de fonctions qui leur sont depuis longtemps confiées où ils espèrent avoir acquis l'expérience et montré l'énergie nécessaires et n'avoir point démerité dans leur accomplissement.

Aussi, au nom des ingénieurs du contrôle qui ont donné ce mandat à leur délégation, celle-ci demande-t-elle que le Comité fasse une démarche auprès de M. le ministre des Travaux Publics pour appeler respectueusement son attention sur les inconvénients possibles du projet de réorganisation du contrôle de l'exploitation, en ce qui concerne les points spéciaux qui viennent d'être exposés.

M. LECORNU s'associe aux paroles de M. CRAHAY DE FRANCHIMONT. Il fait remarquer en outre que si le projet de réorganisation a pour but d'établir dans les services du contrôle une sorte de symétrie avec l'organisation des services des Compagnies de chemins de fer, pris pour modèles, l'organisation actuelle, par contre, offre l'avantage de répondre à celle des conseils existant auprès de l'Administration supérieure, à savoir le Comité consultatif des chemins de fer qui examine les questions commerciales, et le Comité de l'exploitation technique qui traite les questions techniques de l'exploitation.

M. BOURQUELOT appelle l'attention sur la portée morale qu'aura la réorganisation projetée, qui entraînera une diminution du rôle des ingénieurs du contrôle technique, alors que ceux-ci ont la conscience de remplir comme il convient les fonctions qui leur sont confiées. Il insiste tout spécialement pour que le Comité fasse le plus tôt possible une démarche auprès de M. le ministre des Travaux publics.

• LE PRÉSIDENT rappelle que tous les divers points signalés par la délégation ont déjà été examinés

par le Comité dans ses dernières séances, avec la plus grande attention. Il fait remarquer d'ailleurs que les projets de réorganisation du contrôle n'ont encore que le caractère d'études préparatoires, sur lesquelles M. le ministre ne serait appelé à statuer que lorsque les modifications inscrites dans la loi de finances auront été discutées par le Parlement. Il croit savoir que la Commission du budget a chargé une sous-commission spéciale d'examiner cette question. C'est seulement quand les résultats des travaux de cette sous-commission composée d'hommes très compétents seront connus que l'on pourra savoir dans quel sens se poursuivra l'étude du projet.

PLUSIEURS MEMBRES répètent et complètent les renseignements fournis et les observations échangées dans la dernière séance.

Au moment où la délégation va se retirer pour laisser le Comité délibérer, M. CRAHAY DE FRANCHIMONT exprime le vœu que quelle que soit la solution adoptée par le Comité, la question dont il est saisi demeure en permanence à son ordre du jour et soit suivie par lui avec la plus grande diligence.

La Délégation s'étant retirée, et après une courte discussion, le Comité émet à l'unanimité l'avis d'inscrire la question à l'ordre du jour de sa prochaine réunion fixée au mois d'octobre, et d'examiner à cette époque l'opportunité d'une démarche qui pourrait être faite auprès de M. le ministre des Travaux publics, avant la discussion de la loi de finances.

LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre par laquelle M. DAUBRÉE (1), directeur général des Eaux et Forêts, président du Comité formé pour élever un monument par souscription à Surell, lui demande l'autorisation de l'inscrire parmi les membres de ce Comité.

LE SECRÉTAIRE fait connaître à ce sujet que conformément à la décision prise par le Comité dans sa séance du 28 mars dernier et suivant la mission qu'il en avait reçue, il a demandé des renseignements sur la souscription ouverte pour le monument Surell. Il a appris à la Direction des Eaux et Forêts que cette souscription ne semble nullement vouée à l'insuccès comme les premières indications données au Comité pouvaient le faire croire, mais qu'elle était, au contraire, activement patronnée par l'Administration des Eaux et Forêts, et qu'on s'occupait de former le Comité dont M. DAUBRÉE était déjà désigné comme Président. Dans ces conditions, il n'y avait qu'à faire connaître à M. DAUBRÉE que l'Association désirait avoir une place importante dans ce Comité, en la personne de son Président M. JOZON. C'est pour répondre au désir ainsi exprimé que la demande en question a été faite par M. DAUBRÉE à M. JOZON.

Le Comité est d'avis à l'unanimité que son Président accepte la place qui lui est offerte dans le Comité du monument Surell et lui demande de faire inscrire dès maintenant l'Association sur la liste de souscription pour la somme de 100 francs.

(1) Voir aux annexes.

Il engage d'ailleurs tous les camarades à envoyer, de leur côté, leurs souscriptions privées.

LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre du Camarade TOURTAY, relative à la Circulaire ministérielle du 29 mars dernier, qui invite formellement les ingénieurs à envoyer leurs votes pour la distribution des médailles aux auteurs des meilleurs mémoires publiés dans les *Annales des Ponts et Chaussées*. M. le ministre déclare qu'il serait amené, si les ingénieurs se désintéressaient de ce devoir, à examiner si les charges supportées par le budget des Travaux publics pour la publication des *Annales* répondent à des services réellement rendus et si les crédits qui y sont affectés doivent être maintenus.

Le camarade TOURTAY estime que les mémoires publiés dans les *Annales* présentent pour la plupart une très sérieuse valeur, et qu'il est difficile, sans blesser l'équité, de placer trois de ces mémoires fort au-dessus des autres pour leur faire attribuer des récompenses importantes. D'après lui, il faut chercher dans cette considération le motif pour lequel beaucoup d'ingénieurs s'abstiennent de voter. Il serait assurément très regrettable de supprimer les *Annales* qui rendent de réels services aux ingénieurs et le Comité jugera peut-être à propos de faire une démarche auprès de M. le ministre pour lui exposer les véritables causes de l'abstention des ingénieurs.

M. COLSON insiste sur l'utilité des médailles d'honneur des *Annales*. Il rappelle que ces médailles qui avaient été supprimées pendant quelque temps ont été rétablies sur la demande de la Commission des *Annales* afin d'encourager les ingénieurs à y publier leurs travaux. L'attribution des médailles d'après le vote de tous les ingénieurs, c'est-à-dire d'après le jugement de leurs pairs, est à ce point de vue un puissant stimulant comme l'expérience l'a prouvé. Les *Annales* ne paient pas de droits d'auteur, et c'est par l'honneur qui leur en revient que les auteurs des mémoires ayant une valeur réelle sont rémunérés.

S'il est vrai que presque tous ceux qui paraissent aux *Annales* offrent un certain intérêt, il en est néanmoins quelques-uns qui se distinguent par leur importance ou leur nouveauté. Presque tous les ingénieurs sont à même d'apprécier cette supériorité. Plus ceux qui participent aux votes seront nombreux, plus la récompense décernée aux auteurs de ces mémoires aura de prix. Aussi, est-ce avec raison que la circulaire ministérielle du 29 mars dernier a formellement invité les ingénieurs à voter et l'Association ne peut que les y encourager dans l'intérêt d'une publication dont la valeur intéresse la réputation de capacité du corps.

Le Comité se range à l'avis de M. COLSON.

LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre du camarade LABORDÈRE, demandant au nom de plu-

sieurs camarades que les tableaux d'avancement soient publiés ainsi que cela se fait dans plusieurs administrations, notamment dans l'armée. Il y aurait, en effet, un avantage pour chacun à savoir le nombre et les noms de ceux qui doivent passer avant lui à la classe ou au grade supérieurs. Pour ceux surtout qui doivent être nommés ingénieurs en chef, ces renseignements permettraient de prévoir les postes qui peuvent leur échoir.

QUELQUES MEMBRES font remarquer qu'il y a un précédent à cet égard, les tableaux d'avancement ayant été publiés à l'*Officiel* en 1906. Dans la pratique, d'ailleurs, les tableaux d'avancement arrivent bien vite à être connus de presque tous les intéressés. On peut donc se demander s'il ne serait pas préférable de publier officiellement les tableaux d'avancement dès qu'ils sont approuvés par le ministre, étant donné qu'ils sont presque toujours connus plus ou moins officieusement.

LE PRÉSIDENT expose qu'il a déjà fait une démarche auprès de M. le Directeur du Personnel.

Le Comité s'associe en principe au désir du camarade Labordère et prie son Président de faire au besoin une nouvelle démarche auprès de M. le Directeur du Personnel, au moment où sera arrêté le prochain tableau d'avancement.

M. SÉJOURNÉ expose qu'il a reçu une lettre du camarade THIÉREL, préfet de l'Yonne, proposant d'envoyer un secours aux familles des ouvriers victimes de l'accident survenu tout récemment au tunnel du Loetschberg.

Le Comité estime qu'il s'agit d'un accident arrivé en pays étranger et que l'envoi d'un secours constituerait un précédent qui pourrait être invoqué quand des accidents de même nature se produiraient non seulement en France mais même à l'étranger. Le Comité, dont les ressources sont d'ailleurs limitées, ne croit donc pas pouvoir adopter la proposition présentée.

M. COLSON expose que le projet de décret relatif aux congés des ingénieurs a été adouci d'une manière très sensible par le Conseil d'Etat, d'accord avec M. le ministre des Travaux publics.

D'après la première rédaction, les ingénieurs ne pouvaient être mis *en disponibilité*, pour convenances personnelles, que pour une durée maxima de 5 années après lesquelles ils étaient rayés des cadres, à moins de rentrer en service actif. D'après la rédaction définitive, ils peuvent être mis en disponibilité pour une durée illimitée, à la condition qu'ils aient accompli au préalable 5 ans de services effectifs. Seulement, ils cessent complètement d'acquérir des droits à l'avancement et à la retraite, tandis que les ingénieurs mis *en congé* hors cadres, après 10 ans de services effectifs, continuent pendant 5 ans à acquérir des droits à la retraite.

Il est d'ailleurs entendu que les ingénieurs mis en disponibilité pour convenances personnelles, auront la faculté d'entrer au service des compagnies minières, de chemins de fer ou autres avec l'autorisation du ministre. Cette interprétation ne peut être mise en doute en présence du texte qui leur rend applicables les dispositions interdisant aux ingénieurs qui ont participé depuis moins de 5 années au contrôle d'une compagnie d'entrer à

M. JANET expose que la promotion d'élèves ingénieurs sortant cette année de l'Ecole Polytechnique est extrêmement réduite, aussi bien pour les Mines (un seul élève ingénieur) que pour les Ponts et Chaussées (4 élèves ingénieurs). Au moment où le service des Mines traverse une crise résultant d'une pénurie générale d'ingénieurs, il conviendrait de ne pas réduire outre mesure le recrutement de ceux qui proviennent de l'Ecole Polytechnique.

La promotion qui sort est, il est vrai, très peu nombreuse (55 élèves environ), mais elle est excellente comme moyenne de notes:

D'autre part, elle ne comprend que des jeunes gens déclarés impropres au service militaire avant leur entrée à l'Ecole. Il semble donc possible, dans ces conditions, que l'Administration des Travaux publics obtienne de l'Administration de la Guerre une augmentation du nombre de places d'élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

Le Comité, à l'unanimité, charge son Bureau de faire une démarche dans ce sens auprès des administrations des Travaux publics et de la Guerre.

La séance est levée à midi 1/2.

Le Secrétaire,
G. CARDIN.

Le Président,
M. JOZON.

Note : Conformément au dernier avis du Comité relaté ci-dessus, sur la question de l'augmentation du nombre des élèves ingénieurs sortant de l'Ecole Polytechnique en 1908, le Président et M. Colson ont pris des renseignements desquels il résulte que l'administration de la Guerre serait disposée à donner satisfaction à une demande d'augmentation des places d'ingénieurs, si elle était formulée officiellement par M. le ministre des Travaux publics. M. le Directeur du personnel s'est montré favorable à la demande du Comité, et a dû proposer à M. le ministre des Travaux publics d'écrire à M. le ministre de la Guerre pour tâcher d'obtenir qu'un plus grand nombre de places d'élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, soit réservé aux élèves sortant de l'Ecole Polytechnique en 1908.

Séance du 17 octobre 1908.

Présents : MM. JOZON, président ; JANET, vice-président ; BAILLY, BOURGOIGNON, CARDIN, COLSON, LABBAYE, LABORDÈRE, LOISELEUR, MEUNIER, STABLO, TAUZIN.

Excusés : MM. LIMASSET, MAURIS, MONSERAN, SÉJOURNÉ, SUQUET, WILHELM.

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

Quelques observations sont échangées au sujet de diverses propositions pouvant intéresser le corps des Ponts-et-Chaussées.

Le Comité reconnaît que tout en suivant la marche de ces affaires, il est préférable de ne prendre, quant à présent, aucune mesure spéciale et de ne faire aucune démarche.

M. COLSON estime que dans ces conditions, il convient de ne pas discuter plus à fond cette question, qui n'est pas près d'aboutir. Il signale incidemment à ce sujet un rapport présenté au Congrès de la Route par un délégué anglais, qui réclame la création en Angleterre d'un service central d'Etat pour les routes principales actuellement confiées aux paroisses et aux comtés (1).

LE PRÉSIDENT expose qu'à l'occasion du Congrès International de la Route il n'a pas perdu de vue les desiderata exprimés par le Comité de l'Association de profiter des occasions de ce genre pour organiser des réceptions d'ingénieurs étrangers. Mais le nombre des congressistes (plus de 2.400) était tel, et l'emploi de leurs journées et de leurs soirées était déjà tellement chargé qu'il était réellement impossible, dans ces conditions, de songer à une invitation quelconque. Les congressistes ont d'ailleurs été invités à une soirée offerte par M. le Ministère des Travaux publics dans les salons du Ministère et au cours même des séances et des excursions du Congrès, ils ont eu l'occasion de se trouver en relations suivies avec un grand nombre de camarades, particulièrement ceux chargés des services de voirie de la Ville de Paris et des départements de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et des Alpes-Maritimes qui leur ont fait de leur mieux les honneurs de leurs services, et ont tâché de leur rendre leur séjour le plus intéressant possible.

LE PRÉSIDENT ajoute que M. le Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines, et M. l'Inspecteur général Lethier, Président du Congrès, lui ont demandé de faire inscrire l'Association sur les listes du Congrès, parmi les membres donateurs souscrivant cent francs.

A l'unanimité, le Comité est d'avis de répondre au désir ainsi exprimé.

Conformément à l'article 8 du règlement intérieur, le Comité décide de prévenir les sociétaires par un avis inséré au prochain bulletin des vacances à pourvoir à la fin de l'année, dans le Comité, en fixant au 1^{er} décembre la date à laquelle ils devront lui faire connaître leurs candidats.

En ce qui concerne le projet de modification des services de contrôle de l'exploitation des chemins de fer, M. JANET donne quelques renseignements sur l'état actuel de la question. Il fait connaître que son rapport sur le budget des Travaux publics, dans lequel se trouve exposé l'avis de la Commission du budget et sur le projet en ques-

tion, sera publié incessamment. Il en fera parvenir quelques exemplaires au Comité.

Après discussion, le Comité décide d'attendre la publication du rapport de la Commission du budget pour faire une démarche s'il y a lieu auprès de M. le Directeur du personnel et ensuite au besoin auprès de M. le ministre.

M. LABORDÈRE signale les inconvénients que présente la publication à l'*Officiel* des congés accordés aux ingénieurs, surtout des congés pour raison de santé. La presse locale reproduit ces avis en les accompagnant parfois de commentaires. Il serait désirable que les congés ne soient plus publiés à l'*Officiel* ou du moins que les motifs ne soient plus indiqués.

LE PRÉSIDENT fait connaître que le Comité s'est déjà prononcé dans ce sens. Il soumettra à nouveau cette demande à M. le Directeur du personnel.

Le Secrétaire.
C. CARDIN.

Le Président.
M. JOZON.

IV

AVIS DIVERS

1^o RENOUVELLEMENT PARTIEL DU COMITE

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

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

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

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

« Elles doivent indiquer les nom, grade et rési- « dence du ou des candidats proposés, constater « leur acceptation et porter la signature des Socié- « taires 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 réu-

(1) Voir plus loin aux annexes : Extrait du rapport de M. W. Ballin Hinde : « Développement du réseau des routes d'Angleterre. Création d'un service central ».

« nion de l'Assemblée générale, toutes les propositions de candidatures qui lui sont parvenues dans les délais et conditions fixés par l'article 9. »

Les membres sortants du Comité, à remplacer en 1908, sont :

Membres résidant à Paris :

MM. JOZON, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

JANET, ingénieur en chef des Mines.

COLSON, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

MAURIS, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

SUQUET, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Membres résidant hors de Paris :

M. LABORÈRE, ingénieur des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

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

Il n'y a pas d'autres vacances à pourvoir, car il ne s'est produit dans l'année, parmi les membres du Comité, ni démission, ni décès.

L'un des membres élus pour la province, M. CARDIN, ayant été appelé à Paris dans le cours de l'année, pour maintenir la proportion réglementaire de moitié, il y a lieu d'élire 4 membres résidant à Paris et 2 en province.

Les propositions de candidature devront être adressées avant le 1^{er} décembre à M. CARDIN, secrétaire du Comité, 44, boulevard Maillot, à Neuilly-sur-Seine et comporter les indications exigées par l'article 9 de notre règlement intérieur.

2° RENOUVELLEMENT ANNUEL DES ABONNEMENTS COLLECTIFS

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

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

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

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

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

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

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

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

Années	Nombre de membres ayant souscrit des abonnements	Nombre de services faits	Nombre de périodiques différents
1904	127	272	27
1905	137	450	47
1906	145	498	45
1907	171	563	45
1908	186	653	54

Le service fait en 1908 se décompose ainsi :

	Abonnés
Aérophile	servi à 4
Annales des Mines de Belgique	3
Annales des Travaux publics de Belgique ..	9
Art décoratif	7
Annales des Ponts et Chaussées (complètes)...	2
— (Mémoires et docum.) ..	3
Art et décoration	4
Bulletin de la Commission du Congrès international des chemins de fer	4
Comptes rendus de l'Académie des Sciences.	3
Correspondant	16
Cosmos	3
Eclairage électrique	9
Economiste français	29
Fémina	22
Génie civil	73
Houille blanche	5
Illustration	58
Industrie électrique	4
Intermédiaire des chercheurs et curieux.....	4
Journal des Transports	4
Locomotion automobile	5
Modes (Les)	3
Mois scientifique et industriel	3
Nature	27
Musica	3
Poids lourd	2
Revue (Ancienne Revue des Revues).....	10
Revue bleue	8
Revue des Deux-Mondes	54
Revue d'Economie politique	7

Abonnés

Revue générale des Sciences pures et appliquées	31
Revue d'hygiène et de police sanitaire	5
Revue des Idées.....	6
Revue de mécanique.....	6
Revue de Métaphysique et de Morale.....	3
Revue du mois.....	5
Revue de Paris	40
Revue politique et parlementaire.....	28
Revue scientifique (Revue rose).....	11
Revue universelle des Mines et de la Métallurgie	4
Tour du Monde	14
Engineering	10
Vie automobile	6
Engineering and mining journal.....	2
Graphic	3
Studio	10
Centralblatt der Bauverwaltungen.....	5
Fliegende Blätter	4
Glückauf	6
Woche (die)	5
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltung	3
Zeitschrift des Vereins der deutschen Ingenieure	7

La comparaison des chiffres ci-dessus montre que le nombre des services faits et des périodiques envoyés a encore augmenté cette année de 14 pour cent. Mais pour qu'ils continuent à donner satisfaction aux participants, il importe, au plus haut degré, d'éviter les irrégularités dans la transmission, dont quelques camarades se sont plaints. Le comité insiste vivement auprès de tous, pour que les plus grands efforts soient faits pour éviter des retards qui compromettraient le succès d'une organisation si appréciée. Tous les membres de l'Association sont instamment priés de ne pas dépasser le *déla*i d'une semaine pendant lequel chacun a le droit de garder les numéros destinés à être transmis à d'autres et de prendre toutes les précautions pour éviter qu'ils soient salis ou détériorés.

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

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

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

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

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

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

Les demandes doivent être adressées AVANT LE 20 NOVEMBRE, TERME DE RIGUEUR, à M. Maillot, agent-comptable, 27, Quai des Grands-Augustins, Paris (VI^e).

Les camarades abonnés qui désirent continuer leurs abonnements dans les mêmes conditions qu'en 1908, sont priés de le faire connaître à notre Agent-Comptable, soit par l'envoi de la carte-postale, soit par lettre. Il sera entendu que ceux qui n'auront pas écrit ne recevront rien.

SPÉCIMEN DE DEMANDE

NUMÉROS DES PÉRIODIQUES DEMANDÉS (par ordre de préférence dans chaque ligne)	CONDITIONS absolues de L'ABONNEMENT	DESIDERATA
7 ou 18 ou 48 ou 56 ou 96	»	»
2 ou 5 ou 6 ou 10 ou 47 ou 60	»	»
12 ou 69 ou 87 ou 100 ou 158	»	»
8 ou 23 ou 37 ou 53 ou 173	»	»
28 ou 32 ou 38 ou 46 ou 59 ou 63	»	»
11 ou 34 ou 56	»	»
110 ou 112 ou 126 ou 153	»	»
62 ou 88 ou 93 ou 94	»	»
54 ou 78 ou 104	»	»
Adresse :		Signature :

LISTE DES PÉRIODIQUES

proposés pour les abonnements collectifs

En 1909

L'expérience acquise permet aujourd'hui de fixer d'avance les conditions de l'abonnement, pour tous les périodiques pour lesquels le nombre des abonnés atteint au moins quatre. Pour tenir compte du vote de l'Assemblée générale rappelé ci-dessus, quelques prix ont dû être un peu relevés. Ils seront fixés de la manière suivante :

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

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

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

NUMÉROS A RAPPELER	TITRE DES PUBLICATIONS	NOMBRE DE NUMÉROS PAR AN	PRIX
			Francs
1° Publications en Langue française.			
1	Aérophile (l').....	12	10
2	Annales de Chimie et de Physique.....	12	38
3	— des Mines de Belgique	4	12
4	— des Ponts et Chaussées (complètes)	6	40
5	— — — (mémoires et documents)	6	33
6	— — — (lois, décrets, arrêtés)	6	14
7	— des Sciences psychiques.....	12	12
8	— des Travaux publics de Belgique.....	6	20
9	Architecture (l').....	52	25
10	Art décoratif (l')	12	20
11	Art et décoration	12	22
12	Bulletin de la Commission du congrès international des chemins de fer	12	30
13	Bulletin de la Société d'Encouragement et Revue de Métallurgie..	12	36
14	— — — de Géographie	12	22
15	Comptes rendus de l'Académie des Sciences	52	40
16	Correspondant (le).....	24	35
17	Cosmos (le).....	52	25
18	Eclairage électrique (l').....	52	50
19	Economiste français (l').....	52	40
20	Enseignement mathématique.....	6	15
21	Femina	24	12
22	Génie civil (le).....	52	38
23	Génie militaire (le)	12	25
24	Houille blanche (la).....	24	15
25	Illustration (l').....	52	38
26	Industrie électrique (l').....	24	26
27	Intermédiaire des chercheurs et curieux (l').....	24	18
28	Journal des Transports.....	52	16
29	Locomotion automobile (la).....	52	20

NUMÉROS A RAPPELER	TITRE DES PUBLICATIONS	NOMBRE	PRIX
		DE NUMÉROS PAR AN	Francs
1° Publications en Langue française (suite).			
30	Magasin pittoresque.....	24	12
31	Mémoires et Comptes rendus de la Société des Ingénieurs civils de France	12	42
32	Mercure de France	24	25
33	Modes (les).....	12	24
34	Mois scientifique et industriel.....	12	25
35	Mouvement socialiste (Lagardelle)	12	12
36	Musica	12	13
37	Nature (la).....	52	25
38	Nouvelles annales de la Construction.....	12	20
39	Nouvelle revue (Juliette Adam)	24	47
40	Revue (la) (ancienne Revue des Revues).....	24	26
41	— Bleue	52	30
42	— des Deux-Mondes.....	24	56
43	— d'Economie politique.....	12	22
44	— Générale des chemins de fer.....	12	27
45	— — des Sciences pures et appliquées.....	24	27
46	— d'Hygiène et de Police sanitaire.....	12	22
47	— des idées	12	22
48	— Internationale de musique.....	12	20
49	— de Mécanique.....	12	38
50	— de Métallurgie.....	12	40
51	— de Métaphysique et de Morale	6	15
52	— du mois.....	12	22
53	— de Paris.....	24	54
54	— Politique et parlementaire.....	12	30
55	— Scientifique (revue rose).....	52	30
56	— socialiste (Fournière)	12	20
57	— technique et annales des travaux publics	24	24
58	— Universelle des Mines et de la Métallurgie.....	12	35
59	Tour du Monde (le).....	52	28
60	Tribune des travaux publics (la)	18	12
61	Vie automobile (la)	52	20
62	Vie au Grand air (la).....	52	20
2° Publications en Langue anglaise.			
63	Art Journal.....	12	28
64	Colliery Guardian (the).....	52	40
65	Engineering	52	45
66	Engineering and mining Journal.....	52	42
67	Graphic	52	40
68	Scientific american.....	52	47
69	Studio (the)	12	22
3° Publications en Langue allemande.			
70	Centralblatt der Bauverwaltung.....	104	20
71	Fliegende Blätter.....	52	20
72	Gluckauf	52	35
73	Jugend	52	20
74	Moderne Kunst.....	12	20
75	Woche (die).....	52	30
76	Zeitschrift des Vereins der deutschen Ingenieure.....	52	75
77	Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn Verwaltung.....	04	28

ANNEXES

DEVELOPPEMENT DU RESEAU DES ROUTES D'ANGLETERRE CREATION D'UN SERVICE CENTRAL

*Rapport par M. W. BALLIN HINDE, vice-président
et trésorier honoraire de la Motor Union de
Grande-Bretagne et d'Irlande.*

Ces divers modes de procéder m'amènent à une question dont je désire entretenir le Congrès : J'estime que l'entretien des routes d'Angleterre est une question trop importante pour être entrepris par les paroisses ou les comtés. Les routes, et plus particulièrement les routes principales, devraient être placées sous l'autorité centrale. On éviterait ainsi des anomalies telles que celles-ci :

1° Actuellement les routes des districts sont probablement utilisées davantage par des voyageurs d'autres districts qui « usent » les chaussées, mais ne contribuent pas à leur entretien.

2° Il n'est pas juste de faire payer au contribuable, même par comtés, les dépenses faites en vue d'expériences qui intéressent la nation.

3° Par suite de la pénurie, dans plusieurs districts, de matériaux convenant à la construction des routes, les dépenses d'établissement des grandes voies varient considérablement.

Il semble donc que nous soyons conduit à cette conclusion — à la fois équitable envers le contribuable et capable de donner les meilleurs résultats — que l'entretien et la construction des routes constituent un service national. Récemment, le Parlement anglais a manifesté quelque intérêt en examinant la question d'établissement d'un plan général de développement des villes pour remédier au hasard suivant lequel certaines d'entre elles se sont développées. Pareillement la question d'établissement de plans des routes pourrait être résolue par un service central dépendant du gouvernement, dont les fonctions comprendraient :

a) L'établissement d'un service de renseignements concernant les usages des autres pays au point de vue de la construction des routes ;

b) La collection des renseignements certains avec références sur les nouveaux matériaux employés sur les routes, la compilation des archives, ainsi que la résistance des divers types de routes et la classification des matériaux dans l'ordre d'utilisation dans des conditions spéciales ;

c) L'organisation d'un service de fourniture de machines et de personnel pour les districts où — comme en Irlande — le cylindrage à vapeur et d'autres méthodes modernes n'ont pu être appliqués à cause de la dépense ;

d) D'accord avec le service du Génie, un plan des routes du comté serait préparé en vue de rectifier celles qui sont actuellement formées de zig-zags pénibles, diminuant ainsi la distance entre les villes importantes et en donnant un avis au

sujet des voies nouvelles à ouvrir ;

e) L'entreprise de l'entretien de toutes les routes principales pour obtenir l'uniformité désirée des chaussées et du mode de construction ;

f) L'encouragement en vue d'expériences pouvant servir à la nation entière ;

g) Une complète liberté d'action s'étendant aux questions intéressant la route.

Le côté financier de la question a une importance essentielle et ne présente cependant pas de difficultés insurmontables. Actuellement les automobilistes sont attaqués de deux côtés à la fois : le percepteur de l'Etat réclamant l'impôt dû à l'empire et les services d'enregistrement et d'autorisation de conduire réclamant l'impôt dû au comté. De plus, les tribunaux frappent si fréquemment d'amende les automobilistes que ces sommes peuvent entrer en ligne de compte. Si ces trois sources de revenus étaient dirigées vers le Trésor ou vers un fonds central, il serait facile pour un service bien organisé d'exercer un contrôle absolu de leur emploi. La perception serait simplifiée, et personnellement j'estime que l'attribution aux services financiers de l'Etat du produit des amendes actuellement attribué aux services locaux aurait pour effet de détruire cette habitude injuste qui faisait infliger des amendes hors de proportion avec la contravention. Quand les magistrats apprirent que les amendes qu'ils infligeaient par vengeance ne diminuaient pas leurs contributions — ainsi que cela arrive souvent aujourd'hui — ils cherchèrent probablement à rendre des sentences plus raisonnables. Etant donné que les taxes d'enregistrement et de licence sont d'institution récente, — ignorées du temps de la circulation animale — il semble juste qu'elles ne soient utilisées qu'à l'amélioration des routes. L'examen des renseignements fournis dans le supplément III montre que la perception de ces taxes a été très profitable au comté, qui ne dépensa qu'une faible partie de ces sommes pour l'établissement de poteaux d'avis.

En terminant, il est intéressant de rappeler que Disraeli disait, il y a plus de soixante ans, que l'entretien des routes devrait relever de la nation ; c'est une idée qu'a fait mûrir l'avènement de l'automobilisme.

*
* *

Paris, le 16 juillet 1908.

Monsieur le Président de l'Association
des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

La Société Forestière de Franche-Comté et Belfort a pris l'initiative d'ouvrir une souscription publique pour élever un monument à l'ingénieur Surréll, dont la mémoire est indissolublement liée à l'œuvre du reboisement de la restauration des montagnes. Comme de juste, une part très large a été réservée au Corps des Ponts et Chaussées qu'il a si fort honoré, dans le Comité spécial de patronage constitué en vue de mener cette entreprise à bonne fin.

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien m'autoriser à ajouter votre nom à celui des hautes

personnalités qui ont déjà consenti à figurer dans ce comité.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée,

*Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Eaux et Forêts,
Président du Comité Surell,*

DAUBRÉE.

*
* *

Paris, le 28 juillet 1908.

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre communication du 16 courant, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai saisi le Comité de l'Association des Ingénieurs de la demande que vous avez bien voulu m'adresser et qu'il a été décidé que j'accepterais, en qualité de « Pré-

sident de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines » de faire partie du Comité de Patronage du monument à élever à l'ingénieur Surell et que notre Association prendrait part à la souscription que vous m'annoncez.

Je vous serais obligé de m'informer de ce qui sera fait, et, en particulier, de l'ouverture et des conditions de la souscription.

Je pense que vous vous êtes adressé à la Compagnie du Midi, dont Surell a été Directeur et au Touring Club de France, qui doit particulièrement apprécier ses travaux sur le reboisement des montagnes et que ces deux Sociétés pourront concourir très utilement à la réussite de l'oeuvre de reconnaissance que vous avez entreprise.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

M. Jozon.