

BULLETIN DU P. C. M.

PARAISANT SIX FOIS PAR AN

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

DES

Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

SIÈGE SOCIAL

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



CHARLES-LAVAUZELLE & C^{IE}

Éditeurs militaires

PARIS, Boulevard Saint-Germain, 124

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

SOMMAIRE

- I. — Légion d'honneur.
 - II. — Changements dans la liste des ingénieurs.
 - III. — Procès-verbaux des séances du comité (séances des 22 avril, 27 mai, 1^{er} juillet 1925).
 - IV. — Divers.
 - V. — Note sur la tournée en Corse et la visite des ouvrages d'art du chemin de fer de Nice à Com.
 - VI. — Organisation d'un dîner du P. C. M. aux Arts Décoratifs.
-

I

Légion d'honneur

ont été promus ou nommés dans l'Ordonnance nationale de la Légion d'honneur :

Commandeur.

LECORNU, inspecteur général des mines.

Officiers.

MM.

AVAND, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

BELLANT (Albert), ingénieur en chef des ponts et chaussées.

BOUANT, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

BOUARD, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

BOUQUIN (Florent), ingénieur en chef des ponts et chaussées.

BOURNE (Georges), ingénieur en chef des ponts et chaussées.

BOUVINOT, ingénieur en chef des mines.

Chevaliers.

MM.

BOUBERT, ingénieur en chef des mines.

BOUVINOT, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

COSTE (Etienne), ingénieur en chef des ponts et chaussées.

CRÉTEIX, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

DESPUIOLS (Pierre), ingénieur en chef des mines.

FAYARD, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

GILLET (Raoul), ingénieur des ponts et chaussées.

GIRARDOT, ingénieur des ponts et chaussées.

GUYON-GELIN, ingénieur des ponts et chaussées.

JORTRE, ingénieur des ponts et chaussées.

LAVAY (François), ingénieur des ponts et chaussées.

MAILLARD, ingénieur des ponts et chaussées.

PRÉDROMEAT, ingénieur des ponts et chaussées.

RUBY, ingénieur des ponts et chaussées.

ROULTS (Louis), ingénieur des ponts et chaussées.

SABATIER (Louis), ingénieur des ponts et chaussées.

WELL, ingénieur en chef des mines.

II

Changements dans la liste des ingénieurs

A. — ADHÉSIONS A L'ASSOCIATION.

MM.

BONIFACE (Léon), I. O. P.
ALFANO, E. I. P.
BAUDCLAIRE, E. I. P.
BERTRAND (Pierre-Jules), E. I. P.
CALLET (Pierre), E. I. P.
CALÈS, E. I. P.
DUREPAIRE, E. I. P.
LEMAIRE (René), E. I. P.
MARY, E. I. P.

MM.

MAHERON, E. I. P.
PELRY, E. I. P.
REROLLE (Max), E. I. P.
ROSIAND (Georges), E. I. P.
SCHUHL, E. I. P.
TRUFFOT, E. I. P.
VASSEUR (Pierre), E. I. P.
WECKEL, E. I. P.
SCHNEIDER (Georges), I. O. M.

SOCIÉTÉS PERPÉTUELLES.

MM.

BLOSSET I. O. P.
BOURGOIN, I. O. P.

MM.

OLLIVIER (Pierre), I. O. P.
SCHNEIDER (Georges), I. O. M.

B. — DÉMISSIONNAIRES DE L'ASSOCIATION

M. PERRIN-PELLETIER, I. O. M.

C. — DÉCÈS.

Ponts-et-chaussées.

MM.

DRAUX, I. G. P., en retraite
GOTTELAND, I. G. P., en retraite.
KLEINE, I. G. P., en retraite.
PIERRET (Léopold), I. G. P., en retraite.

MM.

REYNÈS, A. G. P., en retraite.
DESROCHE (Alexis), I. C. P., en retraite.
LOCHERER, I. C. P., hors cadres.
PESTRY, I. O. P., en retraite

Mines.

MM.

DABOUREAU, I. C. M., en retraite.

BOËLL, I. C. M., en retraite.

LÉVY (Léon), I. C. M., en retraite.

D — PROMOTIONS ET MUTATIONS.

MM

DUCROCO I G P de 1^{re} cl
DES DE BERG I G M

Par arrêté en date du 13 juillet 1925
le tableau d'avancement des ingénieurs
des mines a été fixé ainsi qu'il suit pour
l'année 1925 savoir

MM DUBA et LEVY (Georges)

Par arrêté en date du 20 juillet 1925
le tableau d'avancement pour le grade
d'ingénieur en chef de 2^e classe des ponts
et chaussées a été fixé ainsi qu'il suit
pour l'année 1925 savoir

MM

AULERTIN
GUYON GELIN
HAELLEN
BALESI
BOULLOCHE
LÉVY (Pierre)
GRAMIN
AUGUSTIN
LE BOURHIS
RABUT
LAUNAY
ALBOUY
PREDHUNTAU
GIRARDOI
VAHI
NAUD
GEX
GRELOT
DENIS
CHALON
FERRISSE
DUIREY
JOTTE
NABOLLET

Par arrêté en date du 20 juillet 1925
les avancements suivants ont été accordés
dans le personnel des ingénieurs
des ponts et chaussées à dater du
1^{er} juillet 1925 savoir

*Ingénieurs en chef de 1^{re} classe promus
hors classe*

MM

EMVIN
NOLL
FRONTARD
COLLIN

MM

VARVIER
SIMON
DUCFFNOUX
SCORIO DI VELITIMO

*Ingénieurs en chef de 2^e classe promus
à la 1^{re} classe*

MM

DE BRICH
ARAGNOL
BROQUIERE
VALETTE
GENET
DEGOVE
SALMON

*Ingénieurs ordinaires de 2^e cl promus
à la 1^{re} classe*

MM

PARRIDGE
DORGES
YCOLLIN
MILNATER
ORLANCE
ISARIL
GIBERT
RAPILLY
MIGUILLI
PIZON
HUGOLNAU
BOGOLOLO
MIGNIER
LEROUX
L'GUILON
CHARY
BLOSSIET
DURIER
RIME
CUSHARD
RISAUD (A)
HERRMANN
GUYOT
GOSSELIN
BOUTET
KOCH
THOUARD
ROBERT (L P)
DONDIN
BASLE
VIDAL
VARIAN
BRIGOL (P)
ANTOINE (C)

MM.

COR.
MATUSZECK.
ROY.
MARTIN (Jean).
POUSSET.
KIRCHNER (R.).
DURIEL.
JOUVENEAUX.
DUFFAUT.
MECHIN.
CHALOS.
CAZES.
BACHET.
DELAITRE.
LITZ.
MARÉCHAL.

*Ingénieurs ordinaires de 3^e cl. promu
à la 2^e classe.*

MM.

MAROIS.
GRANDJEAN.
DELAITRE.
BROUSSE.
BIGORNE.
VILLEVIELLE.
DUMAS.
DUPOUY.
TRINCHÉ.
PÉNE.
DUCOUSSOT.
GIRETTE.
CHAUBOREDON.
LECOMTE.
BIZOT.
CHAPOLTHIER.
BIGOT.
BOUQUET DES CHAUX.
NEBOUT.
HENRY.
PORTAUX.

M. DUBY a été promu ingénieur en chef des mines.

*Elèves ingénieurs des ponts
et chaussées.*

MM.

DOR (Paul).
DONIZEAU (Abel).

Par arrêté en date du 6 août 1925, les avancements ci-après ont été accordés dans le personnel des ingénieurs des mines, à dater du 1^{er} juillet 1925, savoir :

*Ingénieur en chef de 2^e classe promu
à la 1^{re} classe.*

M. GEORGES.

*Ingénieurs ordinaires de 2^e cl. promu
à la 1^{re} classe.*

MM.

FANTON D'ANDON.
CHAZY.
BLUM-PICARD.
MAYER (Armand).
DURUY.
FRIEDEL (Edmond).
DROUARD.
MAILLET.
FRESNAIS DE COUPARD.
LAFOND.
DE VITRY D'AVANCOURT.
PAUZAT.

*Ingénieurs ordinaires de 3^e cl. promu
à la 2^e classe.*

MM.

MASSNET.
ESTIVAL.
DARGLOU.
DUHAMEAUX.
RICARD.
RAGUIN.
THIBAUT.
COLOT.

EXAMEN PROFESSIONNEL DE 1925 EN VUE DU CLASSEMENT DES INGÉNIEURS ET INGÉNIEURS ADJOINTS DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ÉTAT (SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES) POUR LA NOMINATION DIRECTE AU GRADE D'INGÉNIEUR ORDINAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES

Liste des ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat auxquels la commission d'examen a décerné les certificats ci-après :

a) Certificat sur les sciences, avec leurs applications pratiques à l'art de l'ingénieur :

MM.

CHARBEAUX.
CONTE.
RAMBAUD.

b) Certificat sur la pratique des travaux, la rédaction des projets, les connaissances techniques, le droit et la législation :

MM.

DOUMERGUE.
GAUTHIER.
PICHOT.
THIÉBAUT.

Congé hors cadre.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES PONTS
ET CHAUSSEES

MM

BARATTE
BELLIE
DE LARMINAT (Louis)
D'OCAGNE
SLOURN

INGENIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSEES

M MARTIN (Paul)

INGENIEURS ORDINAIRES DES PONTS
ET CHAUSSEES

MM

COUJIL
LECAL

INGENIEURS ORDINAIRES DES MINES

MM

DUCHER
PAGZI
TROIN

Disponibilité.

INGENIEURS EN CHEF DES PONTS
ET CHAUSSEES

MM

MASSON
PERRET

INGENIEURS ORDINAIRES DES PONTS
ET CHAUSSEES

MM

BOLLACK
DEBARNOT
HERMIE

Retraite.

MM

BERRAND I G P
DROGUE I G P
PICARD (François Lazare) I G P
RUBY I G P
VINNOT I G P
BOULLE I C P
BRIGUILL I C P
PARISSET I C P
COURTIER I O P
JARDIN (Henri) I O P
RICHARD (J B) I O P
SLEICHTMAN LUI I C M

E - CHANGEMENTS D'ADRESSE OU DE RESIDENCE.

Ponts et chaussees.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX

MM

CORBENAY 5 rue de Constantine Le Havre
COURTILLER 58 route de Montesson Le Vesinet (Seine et Oise)
LELAY en retraite 7 boulevard Victor Hugo Limoges
MICHALY en retraite 11 avenue Jules Janin Paris (16)

INGENIEURS EN CHEF

MM

COSTE en congé en France 7 Apt (Vaucluse)
GUILLOT Agen
MORITON Aix-en-Provence

MM

HICLY Metz
LANTIERO-GUERET (Creuse)
LEFEBURE 3 bis rue Bardineau Bordeaux
LEFLAVR (François) en congé 27 avenue Pasteur Rouen
MASSON (Henri) 55 rue de Chateaudun, et 5 rue Lamarck Paris
MONSERAN 227 avenue Dubail Shanghai (Chine)
POUYANE (Charles) 3 rue Berthelot Alger
SIABLO ambassade de France Constantinople
VERREBE 96 boulevard des Baignolles, Paris (17)

INGENIEURS ORDINAIRES

MM

ANTOINE Sarrebourg

MM.

- ATON, 2, place de l'Édit-de-Nantes, Nantes.
 AUGUSTIN, Saint-Brieuc.
 BEAUCHAMP (Robert de), Tuy-Hao (Annam).
 BERNARD (Paul-Raymond), Gap (Hautes-Alpes).
 BIRABENT, en retraite, 2, rue Nuyens, Bécon-les-Bruyères (Seine).
 BOUQUET DES CHAUX, inspection générale des travaux publics, Dakar (Sénégal).
 BOURGON, Dalat (Annam).
 BRESSOT, 27, rue Emile-Zola, Montargis.
 BROUSSE, Oloron.
 CADAT, en retraite, pavillon Rose, plateau du Piol, Nice.
 CHANOT, service des ponts et chaussées, Dunkerque.
 CHARY, inspection générale des travaux publics, Hanoi (Tonkin).
 CLAUDET, 26, avenue Duquesne, Paris.
 CLAUDON (René), Melun (Seine-et-Marne).
 COHTE, Colmar.
 COULLÉ, Compagnie du Midi, Bordeaux.
 COURSIN (Léon), Bamako (Soudan).
 DARTIGUES, Limoges.
 DAUMIS, Tanger.
 DELATRE, Metz.
 DEMARTIN (Paul), Duala (Cameroun).
 DENIS (Jacques), La Roche-sur-Yon.
 DORGES, Chambéry.
 DUPOUY, 59, rue du Bourg, Bar-le-Duc.
 FERRIER, ministère de la marine, Paris.
 FORREY, Avignon.
 GEX, Chambéry.
 GRAMAIN, Auxerre.
 GRANDJEAN, administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine.
 HERREMAN, en congé en France, rue de Sébastopol, Lillers (Pas-de-Calais).
 JULIEN (Paul), chef de service des travaux publics, Porto-Novo (Dahomey).
 KOCH, 51, rue Franz-Despagnet, Bordeaux.
 LAPEBIE, direction du chemin de fer et du port, Saint-Denis (Réunion).
 LAUNAY, contrôle du matériel et de la traction des chemins de fer d'intérêt général, Paris.
 LAZARD, Nantes.
 LECOANNE, 11, rue de Verdun, Nancy.
 LEVÊQUE, Le Blanc (Indre).
 LÉVY (Pierre), 73, rue de l'Assomption, Paris.
 MADRAY, Carcassonne.
 MERMIER, inspection générale du service de contrôle des distributions d'énergie électrique.
 PINE, Brest.

MM.

- PERRILT (Georges), comité permanent d'électricité.
 PETIT (Léon), 34, rue du Champ-Oiseaux, Rouen.
 PEYRE, Kayes (Soudan).
 PIRAUD, 8, villa des Gobelins, Paris (13).
 RAULT, service des travaux publics, Nakry (Guinée française).
 ROBERT (Louis-Paul), 8, quai Saint-Léon, Orléans.
 ROULLIER, Strasbourg.
 THOUARD, 10, rue de Châteauneuf, Meaux (Seine-et-Marne).
 TOUBIN, 10, boulevard Godefroy-de-Bouillon, Nancy.
 TRUMLET, Saint-Louis (Sénégal).
 WAUL, Mont-de-Marsan.

ÉLÈVE INGÉNIEUR.

- M. DE SÈZE, 21, rue du Hameau, La Mayenne.

Miner.

INGÉNIEURS ORDINAIRES.

MM.

- BLONDEL, service géologique de l'Inde, Chine, Hanoi.
 COLLET, Ecole des mines de Saint-Etienne.
 GENDRIN, adjoint au directeur des services économiques du haut-commissariat de la République dans les provinces du Rhin.
 MASSENET, service des mines domaniales de potasse, Mulhouse.
 MAYET, 2^e arrondissement minéralogique, Paris.
 MIGAUX, Montpellier.
 PAUZAR, Douai.
 RAGUIN, 244, boulevard Saint-Germain, Paris.
 RICHARD (Charles-Louis-Edouard), contrôle de l'exploitation technique du réseau de l'État, Paris.
 SASPORTÈS, Caen (Calvados).
 SCHERESCHESKY, chargé de mission au cabinet du sous-secrétariat d'État à la présidence du conseil.

Erratum au Bulletin 1-2 :

Lire :

- CARNEL, I. O. P., à Limoges, au lieu CAREL.
 PELTIER, I. O. P., à Strasbourg, au lieu de PELLETIER.

Ajouter :

- MARY, E. I. P.

Supprimer :

- CADAT, I. O. P., en activité (est retraité)

III

Procès-verbaux des séances du Comité

SEANCE DU 22 AVRIL 1925.

La séance est ouverte à 16 h. 30.

Sont présents : MM. WALCKENAER, président; PARENT, LOIRET, GALLIOT, EPINAY, OLIREY, DURRINGER, SIMONNET, DUPIN, secrétaire.

Excusés : MM. AUBRY, LUDINART, DE ROUVILLE.

M. LE CREURLR assiste à la séance.

Tournée en Corse.

LE PRÉSIDENT fait connaître au Comité qu'il a correspondu et conféré avec le camarade Schwartz, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Ajaccio, au sujet des conditions dans lesquelles pourra être effectuée la tournée en Corse. Il a eu des entretiens avec les services de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., de la compagnie des chemins de fer départementaux, avec M. Ragazzi (Société des garages du Sud-Est), à Nice, avec M. Alfred Fraissinet, à Marseille. Il sera nécessaire de diviser les participants de la tournée en deux groupes, d'environ 30 personnes chacun. Le voyage en Corse pourra être suivi d'une excursion aux environs de Nice, ayant pour but la visite des ouvrages d'art de la partie française du chemin de fer de Nice à Coni.

Après échange d'observations, différentes décisions de principe sont prises au sujet de l'organisation de la tournée. Le programme et les conditions de celle-ci seront portés le plus tôt possible à la connaissance des camarades.

Tournée en Bretagne.

M. VERRIÈRE expose les grandes lignes du projet de tournée, et fait connaître qu'il a demandé aux ingénieurs en chef de la Loire-Inférieure, du Morbihan, du Finistère et des Côtes-du-Nord, tous les renseignements nécessaires pour mettre sur pied

le programme détaillé, qu'il compte être en mesure de présenter à bref délai.

LE PRÉSIDENT remercie M. Verrière.

La séance est levée à 18 heures.

Le Secrétaire,

DUPIN.

Le Président,

WALCKENAER.

SÉANCE DU 27 MAI 1925.

La séance est ouverte à 16 h. 30.

Sont présents : MM. WALCKENAER, président; PARENT, LOIRET, VERRIÈRE, DE ROUVILLE, LUDINART, GRAMAIN, EPINAY, DURRINGER, LANG, DUPIN, secrétaire.

Excusés : MM. GALLIOT et SIMONNET.

M. LE CREURER assiste à la séance.

Souscription.

LE PRÉSIDENT donne lecture au Comité d'une circulaire du 29 avril 1925, de la Société amicale de secours des Anciens Elèves de l'École polytechnique et de la Société des Amis de l'École polytechnique, relative à une souscription ouverte pour venir en aide à la famille du camarade Edmond Marchal.

Le Comité décide, à l'unanimité, de souscrire 500 francs au nom du P. C. M.

Titres.

Il est signalé au Comité qu'un changement de dénomination a été envisagé en ce qui concerne certains fonctionnaires de l'Administration des ponts et chaussées et que cette affaire a soulevé de nouveau, dans sa généralité, la question des titres portés aux différents degrés de la hiérarchie, tant dans cette administration que dans celle des mines.

Un échange d'observations a lieu dans le sens des idées déjà exprimées sur ce sujet à plusieurs reprises, et notamment dans la séance du 25 mars 1925.

Il est reconnu que, à la suite des changements de titres déjà trop nombreux qui ont été réalisés, toute modification nouvelle, susceptible d'intervenir présentement, ne pourrait manquer d'avoir des répercussions fâcheuses, soit au point de vue de la situation morale des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, soit à celui du fonctionnement des services.

En conséquence, le Comité charge son Président d'insister pour qu'il ne soit pas apporté de nouveaux changements aux titres des fonctionnaires des ponts et chaussées ni à ceux des fonctionnaires des mines. Le Président adressera au Ministre un ex-

trait du procès-verbal de la séance du 25 mars 1925 et lui demandera de bien vouloir, à l'avenir, ne prendre aucune décision en cette matière sans avoir recueilli l'avis du P. C. M.

Ingénieurs coloniaux.

LE PRÉSIDENT met le Comité au courant des actes administratifs intervenus en ce qui concerne le personnel de la direction d'un chemin de fer en Afrique occidentale française, et de l'appui qu'il a cru devoir donner à une réclamation présentée à ce sujet par un groupe d'ingénieurs des ponts et chaussées.

Lecture est donnée d'une lettre du Ministre des colonies en date du 25 mai, en réponse aux interventions du Président du P. C. M.

Le Comité approuve son Président et prend note de l'état de la question.

Tournée en Corse.

LE PRÉSIDENT, qui a accompagné le premier groupe de la tournée en Corse et à Nice - Com, du 11 au 20 mai, donne des renseignements très satisfaisants sur la façon dont s'est effectuée cette tournée. Il fait connaître que, M. Le Creurer n'ayant pas pris part au voyage (il se joindra au second groupe), le camarade Simonnet a bien voulu remplir les fonctions de trésorier de l'expédition et s'en est acquitté avec autant de zèle que de bonne grâce.

LE PRÉSIDENT expose ensuite les conditions d'organisation de la tournée du second groupe. Ce second groupe, comme le premier, pourra comprendre au maximum 30 participants. Il s'embarquera à Marseille le 8 juin.

Tournée en Bretagne.

M. VERRIÈRE, spécialement chargé d'étudier l'organisation de la tournée de Bretagne, présente un programme très complet qui est adopté. Une circulaire sera adressée, avec le programme, aux membres du P. C. M.

Il est décidé que le nombre des participants à cette tournée sera limité à 60, en raison des difficultés de logement, en juillet, dans toute la Bretagne. Les ingénieurs ayant pris part au voyage de Corse ne pourront être inscrits pour la tournée de Bretagne que s'il reste des places disponibles, après que satisfaction aura été donnée aux autres demandes.

La séance est levée à 19 heures.

Le Secrétaire,
DU PIN.

Le Président,
WALCKENAER.

SÉANCE DU 1^{er} JUILLET 1925.

La séance est ouverte à 16 heures.

Sont présents : MM. WALCKENAER, président; PARENT, NINCK, GALLIOT, GRAMAIN, DURRINGER, MORANE, DUPIN, secrétaire.

Excusés : MM. VERRIÈRE, DE ROUVILLE, LANG.

M. LE CREURER assiste à la séance.

Tournée en Corse.

LE PRÉSIDENT rend compte de la seconde tournée en Corse et à Nice - Coni, qui a été aussi réussie que la première.

Il a, comme la première fois, accompagné le groupe en Corse. Pour Nice - Coni, les fonctions de président du groupe ont été remplies par le camarade Ch. Aubry.

M. Le Creurer, dont la santé est maintenant tout à fait rétablie, a pris part au voyage et assuré les règlements de comptes avec la perfection dont il est coutumier.

Une vive reconnaissance est due aux camarades et aux divers fonctionnaires des ponts et chaussées qui ont participé à l'organisation des deux voyages successifs en Corse, ainsi qu'aux ingénieurs de la Compagnie du P.-L.-M. et à leurs collaborateurs, pour la préparation de la tournée Nice - Coni.

Tournée en Bretagne.

LE PRÉSIDENT fait connaître au Comité les dispositions adoptées ainsi que les inscriptions reçues. LE COMITÉ arrête définitivement la liste des camarades qui prendront part à cette tournée.

Titres.

LE PRÉSIDENT donne connaissance au Comité de la lettre qu'il a écrite à ce sujet, le 5 juin, au Ministre des travaux publics.

Cette lettre, dont le Comité approuve entièrement les termes, figurera au *Bulletin*.

Adhésions.

M. MORANE fait connaître qu'il a obtenu l'adhésion au P. C. M. de 14 jeunes camarades, actuellement élèves ingénieurs.

LE COMITÉ le félicite de ce résultat et le prie de transmettre ses souhaits de bienvenue aux nouveaux membres de l'Association.

La séance est levée à 18 h. 30.

Le Secrétaire,
DUPIN.

Le Président,
WALCKENAER.

IV

Divers

Lettre adressée à M. le Ministre des Colonies.

P C M.

Paris, le 7 mai 1925

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de signaler respectueusement à votre attention et d'appuyer auprès de vous le recours hiérarchique dont vous avez été saisi par une lettre collective en date du 18 avril dernier, dont copie est jointe et qui émane de plusieurs ingénieurs des ponts et chaussées, faisant partie du cadre général des travaux publics des colonies et en service en Afrique occidentale française

Je vous prie, Monsieur le Ministre, des assurances de mon respectueux dévouement

L'Inspecteur général des mines, Président du P C M,
WILCKENHOF.

M. le Ministre des colonies a répondu, tant à cette lettre qu'à une lettre précédente du 30 avril, qui attirait déjà son attention sur la même affaire, par une dépêche en date du 25 mai, portant

En vous accusant réception de ces lettres j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'examinerai ces réclamations avec la plus bienveillante attention et le desir de leur donner une solution respectant tous les intérêts en présence

Je m'empresse de porter le résultat de cet examen à votre connaissance, mais je dois toutefois vous prévenir que l'instruction, exigeant tout d'abord un complément d'instruction dans la colonie, nécessitera un certain délai

Je vous prie, Monsieur le Président l'assurance de ma haute considération

Le Ministre des colonies,
Signé André HURSZ

Lettre adressée à M. le Ministre des Travaux publics.

P. C. M.

Paris, le 5 juin 1925.

Monsieur le Ministre,

Dans la séance tenue, le 27 mai dernier, par le Comité de l'Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, l'attention du Comité a été appelée par un de ses membres sur les répercussions que pourrait avoir tout nouveau changement dans les titres des fonctionnaires de l'Administration des ponts et chaussées et de l'Administration des mines.

L'Association devant, aux termes de ses statuts, veiller d'une part aux intérêts des Corps des ponts et chaussées et des mines, et, d'autre part, suivre les questions qui intéressent les services confiés aux ingénieurs de ces Corps, il est de notre rôle et de notre devoir de nous préoccuper des conséquences que peut entraîner, à ce double point de vue, l'adoption de telles ou telles dénominations administratives et hiérarchiques, non seulement pour les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires, mais aussi pour leurs collaborateurs, ingénieurs et ingénieurs-adjoints des travaux publics de l'Etat, adjoints techniques des ponts et chaussées et des mines.

C'est pourquoi le Comité m'a chargé de signaler à votre attention, Monsieur le Ministre, la manière de voir suivante, qu'il a déjà manifestée (procès-verbal de la séance du 25 mars 1925) et sur laquelle il croit devoir insister :

« Il estime, d'une manière générale, que les changements de titres ont déjà été bien assez nombreux depuis quelques années et qu'il y a lieu de s'opposer à toute modification nouvelle des titres actuels. »

Le Comité vous demande d'ailleurs, Monsieur le Ministre, au cas où des questions de cet ordre viendraient à faire de nouveau l'objet d'un examen de votre part, de lui faire l'honneur de prendre son avis au cours de l'instruction de l'affaire, afin de lui permettre de vous soumettre ses observations dans une matière qui intéresse essentiellement notre Association professionnelle.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de mon respectueux dévouement.

L'Inspecteur général des mines, Président du P. C. M.,

WALCKENAER.

V

Note sur la tournée en Corse et la visite des ouvrages d'art du chemin de fer de Nice à Coni

Au cours de la tournée de 1924, l'idée avait été émise par plusieurs camarades de comprendre dans le programme de 1925 une tournée en Corse.

Après examen de la question, il apparut au Comité que, la saison la plus favorable pour la visite de l'île étant le printemps, un voyage en Corse ne pourrait remplacer complètement la tournée traditionnelle que les convenances de la majorité des familles d'ingénieurs ont conduit à placer dans la seconde quinzaine de juillet. Mais il fut décidé qu'il serait organisé deux tournées entre lesquelles les camarades pourraient choisir : l'une, au printemps, comprenant la visite de la Corse et la visite des ouvrages d'art du chemin de fer de Nice à Coni; l'autre, à l'époque habituelle, dans les ports et le long des côtes de Bretagne.

Soumis, par lettre du 9 mars, à l'approbation du Ministre, ce projet fut agréé dans les conditions habituelles de l'autorisation donnée chaque année à la tournée du P. C. M. (dépêche ministérielle du 23 mars 1925).

Par la suite, l'étude des moyens d'exécution montra qu'il était nécessaire de constituer, pour le voyage en Corse, deux groupes successifs et que l'effectif de chaque groupe ne pourrait excéder 30 personnes. Le principe de la répartition en deux groupes fut également appliqué à la visite de la ligne Nice - Coni. Ces dispositions furent portées, par lettre du 23 avril, à la connaissance des membres du P. C. M. inscrits pour la tournée.

Le premier groupe s'embarqua à Marseille le 11 mai, fut de retour à Marseille le 19 au matin et fit l'excursion sur la ligne Nice - Coni le 20 mai. Pour le second groupe, les dates furent postérieures de quatre semaines : du 8 au 16 juin (voyage en Corse) et le 17 juin (Nice - Coni).

L'itinéraire fut le même les deux fois, ainsi que l'horaire de chaque journée, sauf quelques variantes dont il sera parlé plus loin.

I.

Voyage en Corse.

La préparation du voyage a réclamé des soins multiples, attendu que la Corse ne possède d'hôtels de grande ou moyenne capacité que dans un petit nombre de localités et que les touristes, en plus grande foule chaque année, affluent tous à la même époque. Mais les difficultés ont été aplanies à souhait par les soins des camarades en résidence en Corse, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Schwartz, les ingénieurs des ponts et chaussées Scailherez et Vincent, ainsi que de M. Mattei, ingénieur de l'arrondissement de Corte, et des ingénieurs des travaux publics de l'État subdivisionnaires. L'accueil reçu à Casabianda du camarade Agostini, ingénieur des ponts et chaussées en retraite, régisseur du domaine, reste dans toutes les mémoires du premier groupe. De vifs remerciements sont dus à la Compagnie Fraissinet, à la Compagnie des chemins de fer départementaux, à la Société des garages du Sud-Est, pour les facilités et les prévenances qui ont rendu aussi agréables et confortables que possible les trajets sur mer, sur rails et sur route.

L'intérêt technique de la tournée résidait dans l'examen des conditions d'établissement et d'entretien des routes dans ce pays de montagnes abruptes, du tracé et des ouvrages d'art du beau chemin de fer à voie d'un mètre qui relie Ajaccio à Bastia en traversant le principal massif montagneux, en même temps que dans une vue générale de la géologie de l'île et dans un aperçu des possibilités d'utilisation de ses forces hydrauliques. Sous ce dernier rapport, presque rien n'est encore réalisé: mais les études faites permettent d'envisager comme possible l'aménagement de 60.000 kilowatts sur les cours d'eau tributaires de la côte ouest (Rizzanèse, 14.000; Taravo, 15.000; Prunelli, 15.000; La Gravona, 5.000; Liamone, 10.000) et de 45.000 kilowatts sur ceux qui aboutissent à la côte orientale (Golo, 12.000; Tavignano et affluents, 25.000; Fium'Orbo, 8.000).

❧ *Première journée.* — Pour l'un comme pour l'autre groupe, le passage de Marseille à Ajaccio eut lieu à bord du *Général-Bonaparte*, le plus grand et le plus récent des paquebots affectés par la Compagnie Fraissinet à ses services de Corse: jauge 2.800 tonnes, machine à triple expansion de 5.000 chevaux, chauffe au mazout. La longueur du trajet est de 178 milles (330 kilomètres) et la route est faite à la vitesse de 13 nœuds (24 kilomètres à l'heure). Parti à 15 heures de Marseille, on arrive donc à Ajaccio le lendemain vers 4 h. 30 du matin. En mai, c'est dans une lueur encore un peu confuse d'aube naissante que se découpe la silhouette des îles Sanguinaires et que surgit le pano-

rama de la rade. Les voyageurs de juin furent, à cet égard, plus favorisés.

Deuxième journée. — C'est à la visite de la ville d'Ajaccio, tout imprégnée des souvenirs de la famille Bonaparte et des années de jeunesse de Napoléon, que le premier groupe consacra la matinée de l'arrivée. Le second groupe, profitant d'un temps admirable, prit dès le débarquement un premier contact avec la campagne corse et sa brise parfumée, en faisant une excursion à la pointe de la Parata, que surmonte une tour génoise bâtie au xvii^e siècle et d'où la vue s'étend sur les Sanguinaires et sur tout le golfe d'Ajaccio. Le site n'est pas moins intéressant pour le géologue que pour le touriste. Tandis que les côtes rocheuses du littoral, dans cette région, sont formées, d'une manière générale, de granites et de granulites, la pointe de la Parata et les Sanguinaires sont en diorite, dont elles offrent un type classique, avec filons d'épidote.

La route, près d'Ajaccio, est bordée de sépultures. C'est un usage des familles corses d'élever des monuments funéraires çà et là, sur leurs terres, le plus souvent en des points d'où la vue s'étend au loin; et ces chapelles, d'une architecture toute méditerranéenne, avec leurs dômes, leurs frontons à inscriptions, leurs entourages de cyprès ou de buissons fleuris, sont singulièrement révélatrices du côté poétique de l'âme corse, en même temps que de son attachement au sol et de sa fidélité à la famille.

A 14 heures, départ d'Ajaccio, dans deux autos-cars à 14 places et une voiturette, pour le grand circuit qui doit durer quatre jours. On se dirige d'abord vers le nord, par la route nationale n° 199, au travers du promontoire qui sépare le golfe d'Ajaccio du golfe de Sagone, pour longer ensuite le fond de ce dernier golfe et aboutir à Cargèse, puis à Piana, qui sera l'étape de ce soir.

Dans certaines parties du trajet, l'aspect des montagnes environnantes commence à donner une première idée de ce qu'est le maquis. On le comprendra mieux par la suite. C'est un fouillis d'arbustes, dont les uns, dans le maquis proprement dit, atteignent une hauteur de l'ordre de 2 mètres, et dont les autres ne sont que des arbustes nains. C'est d'un enchevêtrement de ces derniers qu'est composé le petit maquis, que côtoie notre itinéraire. Les principales espèces végétales du maquis sont (associés ou non à l'olivier sauvage et au chêne vert) l'arbousier, la bruyère arborescente, le genévrier, le romarin, le myrte, le lentisque, enfin le ciste, très largement répandu. A l'époque du voyage du premier groupe, le ciste était en pleine floraison et, aux altitudes les plus diverses, couvrait de ses fleurs blanches les pentes montagneuses, comme si celles-ci eussent été saupoudrées d'une neige printanière et parfumée. Lors du passage du second groupe, le ciste était défléuri près des côtes, mais ses fleurs abon-

daient encore dans la montagne. On n'était pas à l'époque où le maquis est, paraît-il, tout empourpré par les arbouses.

Dans la suite du voyage, nous continuerons d'apercevoir de vastes étendues de maquis. Nous ne verrons pas de bandits. Cependant il en existe; et même ils ne vivent pas perpétuellement dans les bois. Plusieurs viennent assez souvent se ravitailler et se gîter dans les villages. La ferce traditionnelle de leurs mobiles, leur code d'honneur spécial, dénotent quelque peu le jugement du continental. Le Corse éprouve à leur égard un mélange de sentiments complexes, où entre, en ce qui touche la vendetta, une part d'atavique propension à penser et à sentir comme la Colomba de Mérimée.

Après avoir franchi l'embouchure du Liamone, dont la vallée, ouverte dans les granites porphyroïdes, se termine par une petite plaine d'alluvion, la route remonte en corniche et, sur un promontoire du massif granitique, voici Gargèse, la colonie grecque.

C'est en 1676 que 700 ou 800 Grecs du Magne (pointe sud du Péloponèse), fuyant l'oppression des Turcs, demandèrent un territoire à la république génoise. Ils débarquèrent d'abord à Gênes. Le gouvernement génois, qui ne cherchait que les occasions de rompre l'unité de l'esprit national corse, les envoya prendre possession de ce promontoire, dont la principale localité s'appelait alors Paomia. Les Grecs furent divisés en neuf escouades ayant chacune un chef élu; il y avait quatre chefs principaux ou conducteurs, et, pour administrer le tout, un directeur génois. Les Corses de Vico et du Niolo virent, naturellement, d'un fort mauvais oeil l'établissement de cette colonie. A la suite de l'insurrection de 1729 contre Gênes, les Grecs ayant refusé de faire cause commune avec les Corses, ceux-ci saccagèrent Paomia (avril 1731); toutefois, ils laissèrent partir les habitants. Ceux-ci se réfugièrent à Ajaccio. Ils n'y furent pas heureux et, à l'époque de la conquête française, ils songeaient à aller s'établir en Espagne; mais Marbeuf leur fit construire des maisons près des anciens défrichements de Paomia : ce fut Gargèse. Leur race et leurs traditions ont subsisté, si bien qu'on voit à Gargèse deux églises ouvertes au culte, toutes deux dépendant de l'Église catholique romaine, mais l'une du rite latin, l'autre du rite grec.

Après Gargèse, la route reprend la direction du nord, vers le golfe de Porto.

Un cri d'admiration jaillit de toutes les poitrines à l'instant où, du sommet de l'une des montées qui précèdent Piana, on découvre les rochers roses des Calanche, dont le soleil, déjà sur son déclin, illumine les faces abruptes et auxquels font contraste le vert foncé des pins et le bleu intense de la mer. Ces rochers, aux crêtes merveilleusement découpées, sont formés d'une gra-

nulite alcaline à mica noir, qui occupe presque toute la côte sud du golfe de Porto.

De l'hôtel des Roches-Rouges, où l'on descend d'auto-car, on s'empresse d'aller, avant la nuit, admirer de plus près ce paysage d'une rare beauté, soit en suivant un chemin de corniche en construction à l'ouest de Piana dans la direction du cap Rosso, soit, au contraire, en s'avancant vers le fond du golfe, jusqu'aux premiers lacets de la route nationale qu'on continuera à suivre le lendemain.

Troisième journée. — Les autos-cars passent lentement, et comme recueillis, au milieu des escarpements de granulite rose, que l'érosion et la désagrégation ont façonnés de la manière la plus capricieuse, y creusant des gouttières, des marmites renversées, donnant aux blocs des formes fantastiques. Chaque détour de la route découvre sous un nouvel aspect la plongée des rochers dans la mer, par des à-pics de 300 mètres. La vue a comme fond, vers le nord, le promontoire du mont Senno et, plus loin, vers le nord-ouest, la haute presqu'île de Girolata.

Au fur et à mesure que la route abaisse ses lacets, le golfe de Porto se laisse voir de plus près. L'îlot surmonté d'une tour génoise en ruines, qui se dresse au fond du golfe, ajoute au site un charme romantique et, en fixant le centre du paysage, achève la perfection du tableau.

Arrivé à l'embouchure de la rivière de Porto, on quitte la route nationale 199 qui, continuant à suivre la côte, conduirait à Calvi, et l'on se dirige vers l'est par la route forestière n° 9. Celle-ci s'élève progressivement au-dessus de la vallée, de l'autre côté de laquelle on aperçoit, à flanc de montagne, le village d'Ota et ses cultures d'oliviers. On pénètre bientôt dans une région de belles châtaigneraies; on laisse à sa droite le village de Mari gnana, on franchit la rivière et, reprenant l'ascension par lacets, on arrive à Evisa (altitude 835 mètres).

Après Evisa, on traverse, en montant toujours, l'admirable forêt d'Aitonc, formée ici de grands pins laricios et de chênes verts, là de hêtres sous lesquels poussent des sapins, et l'on aboutit au col de Vergio, à l'altitude de 1.460 mètres.

On est là sur la ligne de faite de la chaîne de montagnes granitiques ou porphyriques qui forme, de Calvi à Porto-Vecchio, l'épine dorsale de la Corse, et dont les points culminants sont, du nord au sud, le monte Cinto (2.700 mètres), le monte Rotondo (2.600 mètres), le monte d'Oro (2.400 mètres), le Renoso (2.350 mètres) et l'Incudine (2.150 mètres). Situé dans la région des plus hauts sommets, entre le Cinto et le Rotondo, le col de Vergio est, pendant une bonne partie de l'année, encombré par les neiges; le 13 mai, lors du passage du premier groupe, il n'y avait qu'une huitaine de jours que la route était praticable; des

plaques de neige subsistaient çà et là le long du chemin et un vent vil y soufflait.

Le col franchi, l'on descend dans la haute vallée du Golo et, après avoir traversé une partie de la forêt de Valdo-Niello, aux majestueux pins laricios, on arrive à Calacuccia (altitude 847 mètres).

Ensuite, suivant en direction nord-est le cours torrentueux du Golo, on traverse l'imposant défilé de la Scala di Santa Regina, succession de gorges profondément creusées dans les roches granitiques et granulitiques et dont, lors du passage du second groupe, un orage rendait plus impressionnante encore la sauvage beauté.

À Francardo, après être passé sur la rive droite du Golo, qui à partir de ce point coule du sud au nord vers Ponte-Leccia, pour s'en aller ensuite gagner la côte est, on prend, en direction du sud, la route qui mène à Corte. C'est une partie de la route nationale n° 193 de Bastia à Ajaccio; elle longe le chemin de fer et, comme celui-ci, passe du bassin du Golo à celui du Tavignano par le seuil, modérément accusé, dit col de San-Quilico (altitude 560 mètres).

On est, ici, dans la zone de dépression, dans le sillon qui traverse toute la Corse du nord-nord-ouest au sud-sud-est, de l'embouchure de l'Ostricani à celle de la Solenzara. Cette zone, d'une largeur moyenne de 10 à 15 kilomètres, sépare la Corse en deux parties inégalement montagneuses et fort dissemblables au point de vue géologique. À l'ouest du sillon, la ligne des hauts sommets de l'île et leurs contreforts, qui vont jusqu'à la côte occidentale, sont à peu près exclusivement formés de granites, de granulites et de porphyres. À l'est du sillon, les montagnes, dont l'altitude ne dépasse que rarement 1.000 mètres (le point culminant du promontoire du cap Corse, la Cima delle Folliecc, est à 1.300 mètres), sont constituées par des schistes lustrés, sériciteux ou chloriteux, et des schistes amphiboliques. Dans la zone de dépression elle-même, on trouve des terrains sédimentaires d'âges très divers, le plus souvent en lambeaux fort tourmentés, et des roches éruptives basiques : gabbros, serpentines, diabases. Au contact ou au voisinage de ces roches sont quelques filons de minerais cuivreux, en particulier de chalcopryrite, qui ont donné lieu à l'institution de concessions à Ponte-Leccia, à San-Quilico, à Vezzani, etc. : ces concessions sont toutes ou presque toutes délaissées.

La seule mine qui ait fait l'objet, ces dernières années, d'une exploitation un peu active est la mine d'arsenic de Matra, instituée en 1912. Matra est située à 20 kilomètres à l'est de Corte, le long d'un torrent qui descend du monte Al Pruno et se jette dans la Bravonne, tributaire de la côte est. On trouve là, allongé dans la direction nord-sud, un filon de contact entre des serpen-

lines, qui sont à son mur, et les schistes lustrés, qui sont à son toit. C'est un filon de réalgar, qui a été trouvé de forte puissance sur certains points. Il aurait été intéressant de le visiter, mais son éloignement de Corte et le peu de temps dont on disposait n'ont pas permis d'entreprendre l'excursion.

Tant par sa situation géographique et ethnologique que par son histoire, Corte est le cœur de la Corse. Sa citadelle, perchée sur un rocher abrupt à plus de 100 mètres au-dessus du confluent du Tavignano et de la Restonica, symbolise bien la résistance du patriotisme local. Lorsque, après la rébellion de 1729 contre la domination génoise, l'île eut été envahie, à la demande du Sénat de Gènes, par les troupes impériales du prince de Wurtemberg, c'est à Corte que fut signée, en 1732, une paix honorable pour les Corsos, mais qui laissait l'île soumise aux Génois et qui, conséquemment, ne fut qu'une trêve. En 1735, nouvelle rébellion. Giafferi et Giacinto Paoli, élus généraux du peuple, convoquent à Corte une consulta où est proclamée l'indépendance de la Corse et votée une constitution rédigée par Sebastiano Costa. Mais la situation reste troublée et confuse. Un aventurier allemand, Théodore de Neuhof, se fait proclamer roi de Corse (avril 1736) et règne pendant huit mois. Gènes se tourne alors vers la France, dont les premières interventions en Corse remontaient au milieu du xvi^e siècle, à l'époque de Sampiezo Corso et du maréchal de Thermes. Le secret dessein de la politique suivie par les ministres de Louis XV n'est pas d'aider les Génois, mais de s'implanter dans l'île et d'y rétablir l'influence française. Gaffori, natif de Corte, après avoir été secrétaire d'Etat du roi Théodore, se met à la tête des patriotes, lutte contre les Génois et cherche à organiser un gouvernement avec lequel la France pourrait conclure un traité. Elu général en 1746, il reunit, à cet effet, en 1751, une consulta à Orezza (à 20 kilomètres de Corte). Mais à l'instigation des Génois, sous couleur d'une vengeance privée, Gaffori est tué d'un coup de feu (octobre 1753). Sa statue se dresse dans la partie haute de la ville de Corte, devant la maison où sa femme avait été assiégée par les Génois et qu'on voit encore criblée de trous de balles.

Ces événements laissèrent l'île en proie à l'anarchie. Il fut question de placer la Corse sous l'autorité du grand-maître de l'Ordre de Malte. C'est contre ce projet que se dressa Pascal Paoli, le plus jeune des fils de Giacinto Paoli. Une nouvelle Consulta, tenue à Caccia, acheva l'œuvre de celle d'Orezza et réalisa une organisation politique complète. Pascal Paoli fut élu général en juillet 1755.

Les Génois, expulsés de l'intérieur de l'île, tenaient encore sur le littoral. Ils demandèrent au roi de France subsides et renforts. Une convention fut conclue (premier traité de Compiègne, août 1756), mais les renforts ne firent guère que se con-

centrer à Calvi, l'affaire fut mollement menée, et la politique française parvint ainsi à traîner les choses en longueur pendant la guerre de Sept Ans.

Les Génois perdaient pied progressivement et la France suivait de plus en plus ses vieilles et secrètes visées sur la Corse. Par un second traité de Compiègne (août 1764), elle s'engagea envers Gênes à entretenir des troupes en Corse pendant quatre ans. Mais ces troupes ne furent employées qu'à exercer une action de médiation et de propagande française. Les quatre ans révolus, leur rappel fut annoncé. C'est alors que le ministre de Gênes à Versailles proposa d'abandonner à la France la souveraineté de la Corse. Le traité fut signé le 15 mai 1768.

Les Corses se soulevèrent. Ils remportèrent un succès à Borgo, mais les Français furent définitivement victorieux à Porto-Novo (mai 1769). Le 13 juin suivant, Paoli s'embarquait pour l'Angleterre, laissant le champ libre à l'administration de Marbeuf et de son collaborateur Boucheporn.

Paoli reparut en 1790, porteur de pleins pouvoirs de l'Assemblée nationale, pour organiser l'île à nouveau, et, à la suite d'une Consulta tenue à Orezza en septembre 1790, il fut nommé président du Conseil administratif.

Arrive l'époque de la Convention. Paoli se sépare des conventionnels. A Ajaccio. Napoléon Bonaparte, âgé de 24 ans, se met à la tête du parti anti-paoliste, mais, poursuivi par les paolistes, est obligé de s'enfuir par mer. Il gagne Bastia, décide les représentants de la Convention à envoyer une flottille devant Ajaccio, afin de s'emparer de la ville et d'isoler Paoli dans Corte, mais l'expédition ne réussit pas et la famille Bonaparte se réfugie à Toulon (juin 1793).

Inculpé de trahison, puis mis hors la loi par la Convention, Paoli fait appel à l'Angleterre. Le 10 juin 1794, une Consulta, réunie à Corte, reconnaît le roi d'Angleterre pour suzerain. Mais Paoli est joué par les Anglais : c'est sir Gilbert Elliot (lord Minto) qui est nommé vice-roi. Paoli n'est pas non plus élu président du Parlement corse : c'est Pozzo di Borgo. Le 14 octobre 1795, il s'embarque à Saint-Florent pour Londres, et cette fois ne revient plus.

Quant aux Anglais, ils évacuèrent l'île en 1796, sous la pression des événements continentaux.

Si Ajaccio a l'âme bonapartiste, Paoli est le grand homme de Corte. Sa statue se dresse sur la place principale, et l'artère centrale de la ville porte le nom de boulevard Paoli.

C'est une voie d'aspect très méridional, gaie, vivante, servant de promenade et de lieu de causerie à une population dont la race est fortement accusée et où abondent dans la jeunesse la grâce et les beaux yeux.

Quatrième journée. — De Corte, par Venaco, on suit en direction du sud la route nationale n° 193, qui a même tracé général que le chemin de fer. Ce tracé, dominé à l'ouest par les hauts massifs montagneux du Rotondo et du Cardo, permettant d'admirer des châtaigneraies magnifiques et ouvrant vers l'est des vues grandioses sur les vallées du Tavignano et de son affluent le Vecchio, suit le sillon géologique. On voit à Venaco un poudingue à gros éléments, comprenant des débris de quartz et de schistes lustrés. Non loin sont des carrières ouvertes dans un calcaire cristallin du crétacé supérieur.

Du pont-route qui franchit le Vecchio par un plein cintre de 39 mètres d'ouverture, on contemple le beau viaduc, de 75 mètres de hauteur, sur lequel passe le chemin de fer.

Puis, à partir des Gatti-di-Vivario, tandis que la route nationale n° 193 et la voie ferrée remontent ensemble le cours du Vecchio vers le sud-sud-ouest, pour franchir à Vizzavona la ligne principale de partage des eaux et descendre ensuite vers Ajaccio, on reste sur le flanc oriental des monts de la grande chaîne. On prend vers le sud-sud-est, par la route nationale n° 194 (route de Sartène) et, après une ascension en lacets, aussi remarquable par la beauté de la forêt que par les vues lointaines, on passe du bassin du Tavignano à celui du Fium'Orbo, par le col de Sorba (1.300 mètres). On redescend sur Ghisoni.

A partir de là, les deux groupes ont suivi, pendant le reste de la journée, des itinéraires différents.

Le premier groupe, quittant la route nationale n° 194 pour la route forestière n° 10, descend le cours du Fium'Orbo, traverse avec lui le sauvage défilé de l'Inzecca ouvert dans les roches éruptives vertes (diabases) et, arrivé dans la plaine, gagne vers l'est, par la route forestière n° 6, le domaine de Casabianda.

Casabianda fut jadis un pénitencier. C'est maintenant un domaine agricole appartenant à l'Etat, confié aux ponts et chaussées et géré par le camarade Agoslini. Il est situé sur la côte est, dans la région de l'embouchure du Tavignano et de son affluent, le Tagnone.

C'est non loin de là, sur un petit escarpement dominant l'embouchure du Tavignano, que se trouve Aleria, aujourd'hui localité de quelques centaines d'habitants, autrefois ville florissante. Fondée au vi^e siècle avant l'ère chrétienne par les Phocéens sous le nom d'Alia, Aleria a été la capitale de l'île au temps de la domination romaine. Une autre ville importante, la plus importante peut-être avec Aleria, était Mariana, qui avait pour origine une colonie romaine fondée par Marius, et qui, autant qu'on peut connaître l'emplacement d'une ville totalement disparue, était aussi sur la côte orientale, mais plus au nord, à l'embouchure du Golo. Il est à présumer que les Romains avaient

su organiser l'écoulement des eaux, assainir et cultiver ces plaines basses de la côte orientale. Aujourd'hui et depuis des siècles, c'est le pays de la malaria. Le long de la mer s'alignent des étangs : étangs d'Urbino, de Siglione, del Sale au sud de Tavignano, de Diane au nord. En arrière des étangs, ce sont des marais et des broussailles. Pays de climat admirablement doux, où la végétation est luxuriante, où le gibier abonde, mais où, dans les eaux stagnantes, pullulent les anophèles. La population est rare et la terre presque partout inculte, sauf à Casabianda et dans un domaine voisin, celui de Marchigliani.

Sur les 2.000 hectares du domaine de Casabianda, quelques centaines, jusqu'à ce jour, ont été mis en culture. Les céréales, les prairies, la vigne, y réussissent parfaitement. Le raisin qu'on y récolte permet de fabriquer un vin de Porto excellent. Un enclos de cédratiers, d'une superficie modeste, fournit une quantité considérable de cédrats.

Le domaine est desservi par la route nationale 193, qui longe la côte est, et par le chemin de fer qui doit relier Bastia à Bonifacio et qui, pour le moment, a son terminus sud à quelques kilomètres au delà d'Aleria, à la station de Ghisonaccia.

Après avoir goûté, dans la cordialité d'une réception charmante, à tous les produits du domaine et de la mer, le premier groupe s'est dirigé vers le sud, par la route nationale n° 193 qui, longeant les étangs, franchit l'embouchure du Fium'Orbo à Ghisonaccia, puis celle du Travo et, à Solenzara, celle de la rivière de ce nom. A la marine de Solenzara se termine la plaine d'alluvion. C'est l'extrémité du grand sillon géologique et, à partir de là, vers le sud comme vers l'ouest, on rentre dans la montagne granitique. Les autos-cars s'y engagent par la route forestière n° 4, remontent le cours de la rivière Solenzara, la franchissent au pont de Galzatojo, et, s'élevant ensuite par une succession de hardis lacets, passant au-dessus des affluents torrentueux de la Solenzara sur des ponts rustiques dont le franchissement réclame de la part des conducteurs une maîtrise absolue, ils parviennent au col de Bavella, à l'altitude de 1.200 mètres.

Le col de Bavella occupe une dépression entre les hauteurs de l'Incodine, situées plus au nord, et la suite des crêtes qui se prolongent vers le sud-est jusqu'à la mer près de Porto-Vecchio. Il est sur la ligne de partage entre les eaux tributaires de la côte orientale et celles qui s'écoulent vers les rives occidentales de l'île. C'est en redescendant de là, dans la direction du sud-ouest, que le premier groupe arrive à l'étape, c'est-à-dire à Zonza et à San-Gavino-di-Carbini.

Le second groupe, à cause de la saison plus avancée, n'est pas allé à la côte orientale. A partir de Ghisoni, au lieu de descendre le Fium'Orbo, il en a remonté le cours, puis est allé

franchir la ligne de partage des eaux au col di Verde (altitude 1.280 mètres), d'où la vue domine magnifiquement la haute vallée du Fium'Orbo au nord-est et celle du Taravo au sud-ouest, et où la prairie était toute parsemée d'asphodèles en fleurs. Descendant ensuite le cours du Taravo, il fit la halte de midi à Zicavo, se remit en montée pour passer le col de la Vaccia (1.180 mètres), qui dépare le bassin de Taravo et celui du Rizzanèse, et c'est ainsi qu'il gagna Zonza, dont l'altitude est de 800 mètres et dont le torrent est tributaire du Rizzanèse. L'excursion du col de Bavella fut faite en aller et retour à partir de Zonza, pour clôturer la journée.

Au col de Bavella, de grands pins aux formes tourmentées, aux têtes brisées, marquent les premiers plans d'un panorama dont les lointains se terminent, au-dessus des forêts sombres et des vallées embrumées, par des cimes roses flottant dans la lumière. C'est un point de vue d'une inoubliable beauté, le plus beau peut-être et le plus typique qu'il ait été donné au P. C. M. d'admirer à l'intérieur de la Corse.

Cinquième journée. — La cinquième journée est la journée de Bonifacio.

Elle débute par le trajet de Zonza à Porto-Vecchio, en suivant la route forestière n° 11 à travers la poétique forêt de l'Ospedale et, au sortir de la forêt, en découvrant d'une hauteur de plus de 500 mètres, le golfe de Porto-Vecchio profondément et gracieusement découpé entre les éperons rocheux de la côte.

Arrivé en plaine, après avoir traversé des bois de chênes-lièges, on passe sans s'arrêter (et c'est dommage) par Porto-Vecchio, dont le site est pittoresque et où les géologues admireront de beaux blocs de porphyre rose, et l'on gagne Bonifacio par 20 kilomètres d'une route rectiligne (c'est la route nationale n° 198) le long de laquelle, en approchant de la ville, on voit brusquement succéder au terrain granitique la blancheur éclatante du calcaire.

Bonifacio est, en effet, situé sur une bande de sédiments miocènes, appartenant à l'étage des falmus, qui commence à une ligne allant de la Cala-di-Paragnano, au sud du cap di l'Eno, au golfe de Santa-Manza. Cette bande ne s'étend pas jusqu'à l'extrême pointe méridionale de la Corse : à l'est de la baie de Bonifacio, entre le cap Pertusato et la Punta-Capiccio, la granulite reparait. Mais c'est sur des assises de calcaire feuilleté, friable, sensible à l'érosion, que se dressent, à 60 mètres au-dessus de la mer, la ville et la citadelle.

Ce site confond l'imagination. En bas, le port, avec son eau d'un bleu intense, et, plus loin, la baie que domine, sur la falaise blanche, la tour rouge du phare de la Madonetta. Au sommet de l'escarpement, à 60 mètres de hauteur, une ligne de

remparts fièrement campés, dont un soleil éblouissant dore la teinte claire. Une route poussiéreuse escalade en zig-zags la montagne calcaire jusqu'au pont-levis donnant accès à une porte percée dans la muraille.

L'étonnement admiratif redouble, lorsque, ayant pris place à bord des embarcations du Service des ponts et chaussées, on sort du port pour contempler du large la falaise. La ville, avec ses maisons à multiples étages, apparaît alors non seulement juchée sur un précipice, mais même, à son extrémité, aventurée en encorbellement au sommet d'assises surplombantes, dont la mer rongé la base et au pied desquelles gisent d'énormes blocs détachés par l'érosion.

En un point où cette stupéfiante falaise est sensiblement verticale, on voit courir le long de sa paroi une longue et mince ligne d'ombre, qui descend obliquement depuis le niveau de la citadelle jusqu'au voisinage de la mer. C'est un escalier de 174 marches taillées dans la pierre, prodigieux et dangereux chemin qui, si l'on en croit la légende, date du siège de la ville par le roi Alphonse d'Aragon en 1420.

La mer n'a pas seulement façonné les escarpements de la falaise miocène, elle y a creusé de vastes grottes. Les embarcations conduisent les voyageurs du P. C. M. à la plus célèbre d'entre elles, la grotte de Sdragonato; c'est un lac souterrain recevant le jour d'en haut par une ouverture naturelle de la montagne, et dont cet éclaircissement vertical permet d'admirer, au travers de l'eau limpide, le fond de sable blanc et de rochers tapissés d'algues et de mousses aux vives couleurs; c'est un enchantement des yeux.

Serrée entre ses remparts et le précipice, la ville de Bonifacio reçoit, dans ses rues étroites, l'ombre de ses hautes maisons. La tour crénelée de l'église Saint-Dominique, ancienne église des Templiers, s'harmonise bien avec les murs nus et les chemins pierreux du quartier de la citadelle.

Durant la seconde partie de la journée, on revient à Ajaccio, par Sartène et Propriano.

Sartène, accrochée à 300 mètres d'altitude au flanc nord du mont Rosso, domine un magnifique panorama, ayant à ses pieds la vallée du Rizzanèse et, dans le lointain, la baie de Propriano. C'est, dans toute la pureté de sa couleur locale, un village de la montagne corse, amplifié à la grandeur d'une ville de 4.000 habitants. Les ruelles de son vieux quartier, formant des saignées d'une étroitesse à peine praticable entre des murs sur lesquels sont saillies des balcons et des passerelles, n'ont de rivaux comme pittoresque que les rues les plus anciennes de Bastia.

Propriano, dont la rade au contour gracieux termine le golfe de Valinco, est la *marine* de Sartène. Les paquebots de la Com-

pagnie Fraissinet assurent un service hebdomadaire entre Ajaccio et Propriano.

Après avoir longé le fond de la baie, la route remonte dans le massif granitique, passe à Olmeto et contourne le monte Rosso. A quelques kilomètres avant d'atteindre les embouchures du Prunelli et de la Gravone, qui se jettent dans le golfe d'Ajaccio, on passe par le village de Cauro, où, quelques jours avant le passage du premier groupe, à l'occasion des élections municipales du 3 mai, les revolvers avaient parlé.

Sixième journée. — La sixième journée est consacrée au trajet, par chemin de fer, d'Ajaccio à Bastia. La Compagnie des chemins de fer départementaux avait eu l'amabilité de faire atteler à son train une voiture spéciale, dont le salon d'arrière, largement percé de baies, permettait d'admirer dans différentes directions les beautés du paysage et d'apprécier le mérite technique du chemin de fer. Les inspecteurs de l'exploitation, MM. Richaud et Colombani, se sont obligeamment relayés pour fournir aux membres du P. C. M., en cours de route, toutes explications sur la ligne et sur ses beaux ouvrages d'art, viaducs, long tunnel de Vizzavona (3.000 mètres), tunnels tournants de la partie montagneuse.

Comme tracé général, le chemin de fer remonte le cours de la Gravona, franchit à Vizzavona la ligne principale de partage des eaux, traverse les magnifiques régions accidentées de Vivario et de Venaco, descend dans la vallée de Tavignano, où il dessert Corte, et, après Corte, remonte au col de San-Quilico qu'il franchit par un court tunnel et passe ainsi dans le bassin du Golo dont il n'a plus qu'à descendre le cours, en passant par Ponte Leccia, pour aboutir enfin dans la plaine d'alluvion de la côte est, qu'il suit, en longeant le pied des monts, jusqu'à Bastia.

Au point culminant de ce beau parcours, qui fait revoir sous d'autres aspects quelques-uns des sites déjà admirés, un arrêt entre deux trains, de 9 h. 50 à 14 h. 26, à la station de Vizzavona, permet une excursion à pied dans la magnifique forêt de hêtres, où une vivifiante fraîcheur règne au cœur même de l'été et où les habitants des côtes, notamment ceux de Bastia, aiment à venir en villégiature. Ils y trouvent un refuge contre la lourdeur des mois chauds, pendant lesquels, au voisinage de la mer, le climat est rendu quelque peu anémiant par l'absence à peu près totale de rafraîchissement nocturne.

Septième journée. — C'est la dernière journée complète qui reste à passer dans l'île. Elle est employée à une excursion justement célèbre, le tour du cap Corse.

Au point de vue géologique, le cap Corse est un grand anticlinal de schistes lustrés, dont les bancs sont inclinés vers l'est

et vers l'ouest, de part et d'autre de l'arête culminante. La région du centre et la plus grande partie de la région orientale sont occupées par des schistes micacés avec intercalations de calcaires: la bordure du littoral à l'est et toute la partie occidentale présentent des schistes amphiboliques avec roches éruptives vertes. Au contact de celles-ci, se trouvent, à Ersa, à Moria, à Luri Castello, des gîtes de minerai d'antimoine (stibine), d'ailleurs inexploités.

Le Cap est l'une des régions les plus riches et les plus cultivées de la Corse. La vigne y prospère et donne d'excellents vins, muscat et autres. Les oliviers, les cédratiers, les citronniers, les arbres fruitiers divers y abondent.

La route suivie au départ de Bastia, le long de la côte orientale, franchit une suite d'escarpements séparés par des dépressions qui abritent autant de marines. On passe près de Brando, dont les carrières de marbre dur ont fourni les dalles dont sont pavées les rues de Bastia. Erbalunga est la marine de Brando. De place en place, des tours génoises donnent aux dentelures de la côte du pittoresque et de la fierté. Mais lorsque, à partir de la petite baie de Macinaggio, on a coupé au court vers l'ouest au travers de la commune d'Ersa et gagné la côte occidentale, la route de retour est incomparablement plus belle encore. Du vieux moulin à vent abandonné qui, près de Piazza, domine la mer de 380 mètres, on jouit d'une vue splendide sur le cap Bianco d'une part et, d'autre part, sur le petit port de Centuri et sur l'îlot qui en garde l'entrée. Les sites de Morsiglia sont aussi grandioses que riants. A Pino, où l'on fait halte, le couvert du P. C. M. a été dressé sous une tente, au flanc d'un promontoir d'où la vue embrasse le pourtour harmonieux du golfe d'Aliso: et ce serait faire un compte rendu par trop incomplet de la tournée que de ne pas ajouter que, dans ce cadre de beauté, le repas, dont le menu réunissait les produits les plus fins de la contrée, a été arrosé de vins exquis tirés de derrière certains fagots, d'ordinaire jaloux de leurs trésors. C'est grâce aux soins prévenants du camarade Scaillez et, lors du voyage du second groupe, à l'amabilité de M. Leandri, maire de Pino, que les membres du P. C. M. ont été aussi parfaitement mis à même d'apprécier l'excellence des vins du cap Corse.

Après Pino, on continue de suivre la côte par une haute route de corniche, à laquelle les roches vertes (serpentine) donnent le charme de leur couleur et de leur éclat, et à proximité de laquelle la vigne est cultivée sur une succession d'étroites terrasses. Nonza, avec sa tour génoise au sommet d'un roc, domine la mer par un à-pic de 150 mètres. D'un caractère intensivement corse est sa petite place publique, bordée de maisons qui, de l'autre côté, regardent l'abîme. La légende place à Nonza le martyr de sainte Julie (v^e siècle)

Après la marine de Farnole, on arrive dans les communes de Patrimonio et de Barbaggio, célèbres par leurs vignes. Les petites rivières de Serraggio et de Ficajola, qui coulent dans des vallées encaissées, sont bordées de lauriers-roses, qui malheureusement ne sont pas en fleurs.

Le premier groupe, après avoir franchi ces deux jolies rivières, pousse jusqu'à Saint-Florent, dont le vieux port, aujourd'hui placide et mélancolique, fut si intimement mêlé à toute l'histoire de la Corse.

Enfin, le retour à Bastia s'effectue par Patrimonio et par le col de Teghime. Ce col, où l'on passe d'un versant à l'autre de la chaîne de montagnes formant l'ossature du cap, est à l'altitude de 540 mètres. Quand le temps est clair, ce qui fut le cas lors du passage du premier groupe, on aperçoit pendant quelques instants la mer des deux côtés.

On descend ensuite sur Bastia par une route en lacets dominant la vaste étendue de la basse plaine, où l'on ne voit pas sans surprise, si près d'une ville si importante et si peuplée, dormir les eaux stagnantes de l'étang de Biguglia.

Huitième journée. — On n'a plus qu'une matinée à passer en Corse. Elle est consacrée à la visite de Bastia, de son marché vivant et coloré, de son vieux port endormi sous le soleil et bordé de hautes maisons qui dominent le fronton et les deux campaniles de l'église Saint-Jean-Baptiste. Mais, ce qui procure la plus rare jouissance d'art, c'est le pittoresque de la haute ville, avec son dédale de ruelles, ses passages à gradins, ses petites places archaïques, ses balcons, ses passerelles, ses haillons suspendus. Vieux passants à la démarche cadencée, groupes d'enfants ricurs, jeunes femmes puisant l'eau aux bornes-fontaines, tout ce qui anime le cadre s'harmonise merveilleusement avec lui.

Et voici, au vif regret de tous, l'heure inexorable du départ. A 14 heures, embarquement pour Marseille sur le *Corte II*, navire de 1.700 tonnes de jauge et de 4.200 chevaux de puissance, qui franchira en seize ou dix-sept heures, c'est-à-dire à la vitesse de 12 à 13 nœuds, les 209 milles (387 kilomètres) du parcours.

On voit défilér la côte orientale du Cap; on reconnaît la route parcourue la veille et à laquelle les montagnes font maintenant un fond de tableau d'un vert sombre. Vers l'est, on aperçoit l'île d'Elbe. A la pointe du cap, on admire la tour d'Agriello, l'îlot de la Giraglia et son phare. Puis la Corse s'efface dans le lointain et dans la nuit.

II.

Visite des ouvrages d'art du chemin de fer de Nice à Coni.

La ligne de Nice à Coni (Cunco), avec embranchement de Breil à Vintimille, a pour objet de relier Nice et Vintimille à Turin par le col de Tende. La partie italienne est déjà construite. La partie française est en construction; elle a été concédée à la Compagnie P. L. M., d'abord à titre éventuel par une loi du 18 juillet 1902, puis à titre définitif par une loi du 16 mars 1906. Mais les travaux n'ont guère commencé à prendre une allure active qu'en 1920. Actuellement, l'infra-structure est presque partout terminée.

La longueur totale de la ligne de Nice à Coni est de 123 kilomètres; l'embranchement de Vintimille mesure 21 kilomètres. La construction de la Compagnie P.-L.-M. porte sur 63 kilomètres, dont 4 km. 3 sur l'embranchement.

La ligne est à voie unique, sauf sur le court tronçon initial de Nice-ville à Nice-Saint-Roch (3 kilomètres). Toutefois, les acquisitions de terrains ont été faites pour deux voies et les souterrains de plus d'un kilomètre sont établis en vue de la double voie.

Partant de Nice à la cote 15, la ligne remonte la vallée du Paillon jusqu'à l'Escarène (kilomètre 23), puis celle du Rodobraus, affluent du Paillon, jusqu'au kilomètre 25, passe par un souterrain de 5.939 mètres sous le col de Braus (altitude au milieu du souterrain 418 mètres), descend ensuite la vallée de la Bévéra sur 5 km. 5, passe par un souterrain de 3.888 mètres sous le mont Grazian, et, après la gare de Breil, qui est à la cote 304, remonte la vallée de la Roya jusqu'à la frontière (kilomètre 38,7, cote 607 mètres).

Les déclivités les plus fortes atteignent 25 millimètres par mètre: le rayon minimum des courbes est de 300 mètres.

Dans leurs dispositions générales, la ligne et ses ouvrages d'art sont l'œuvre du camarade Séjourné. Le principal collaborateur de M. Séjourné a été le camarade Martinet, aujourd'hui ingénieur en chef de la construction de la Compagnie, à qui a récemment succédé, comme ingénieur en chef de la ligne, le camarade Bastien.

Les camarades Martinet, Bastien et leurs collaborateurs avaient bien voulu organiser la tournée de manière à la rendre aussi intéressante que possible, poussant le soin jusqu'à distribuer une notice où se trouvaient indiquées en détail les particularités de l'itinéraire et les caractéristiques de chacun des magnifiques ouvrages d'art successivement rencontrés.

Parmi ces ouvrages, tous conçus et réalisés avec un art parfait, construits principalement en belle pierre du pays, utilisant toutefois le ciment pour certains murs de soutènement et comportant, çà et là, quelques tabliers métalliques, les chefs-d'œuvre qui forcent le plus l'admiration sont, dans l'ordre où on les rencontre :

1° Le viaduc de la Bévéra, qui précède le souterrain du mont Grazian. Ce viaduc comprend quatre arches de 8 mètres, puis deux travées métalliques de 43^m,30 chacune, prenant appui commun sur une pile de maçonnerie qui, par une disposition aussi originale que pittoresque, est constituée par un arc ogive enjambant la Bévéra :

2° Le pont de Saorge, en maçonnerie, d'une seule arche de 40 mètres d'ouverture, jeté avec une hardiesse impressionnante à 59 mètres au-dessus du cours de la Roya ;

3° Le pont de Scarassouï, comprenant, sur les deux rives de la Roya, d'un côté une arche de 13 mètres, de l'autre deux arches de 11 mètres, et, au milieu, pour franchir à la fois la rivière et la route, une arche de maçonnerie de 48 mètres d'ouverture. La voie est en courbe de 300 mètres de rayon ; l'arche est en forme d'ellipse surhaussée, avec douelle en conoïde ; toutes les difficultés sont réunies et résolues dans un ouvrage de maçonnerie dont la hardiesse et l'élégance réalisent la perfection de l'art.

Après le pont de Scarassouï, la ligne forme une boucle qui passe par un tunnel tournant sous le plateau de Berghe et gagne ainsi 61 mètres en hauteur : c'est peu après ce bel ouvrage souterrain qu'elle atteint la frontière italienne.

En dehors de son puissant intérêt technique, la tournée offrait un intérêt touristique de premier ordre. C'étaient d'abord les sites pittoresques de l'Escarène et du Touet. C'était, pour passer de la vallée du Paillon à celle de la Bevera, la route en lacets du col de Braus, découvrant de larges panoramas. Sur la Bevera, c'était Sospel, véritable joyau archaïque, avec son pont romain du XI^e siècle, sa tour de péage au milieu du pont et ses vieilles maisons à balcons en bordure de la rivière. Puis vinrent Breil et les gorges de la Roya ; au-dessus de l'étroite vallée d'érosion de la Roya, Saorge perché en amphithéâtre. Enfin une pointe poussée en territoire italien permit d'admirer le charme pittoresque et la couleur locale de San Dalmazzo et de Tende, avant de regagner Nice par les admirables routes de la Riviera.

VI

Le banquet du 28 octobre 1925 à l'Exposition des Arts décoratifs.

Un dîner entre camarades du P. C. M., organisé, grâce à l'obligeante initiative du camarade Victor Bourgeois, directeur des services techniques et de la voirie de l'Exposition internationale des Arts décoratifs, aura lieu le mercredi 28 octobre, à 19 h. 30, au restaurant de la Tour de Champagne (Esplanade des Invalides).

Le prix du dîner sera de 30 francs, vin et pourboire compris.

Les camarades désireux d'y prendre part sont priés d'envoyer sans retard leur adhésion à M. Le Creurer, 117, rue Notre-Dame-des-Champs (6^e), en utilisant de préférence le chèque postal ci-inclus, de 30 francs. Il leur sera accusé réception par l'envoi d'un ticket d'entrée à l'Exposition.

Veston ou smoking à volonté.

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