

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^{IB}

Éditeurs militaires

PARIS, Boulevard Saint-Germain, 124

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

SOMMAIRE

- I. — Légion d'honneur.
 - II. — Changements dans la liste des ingénieurs.
 - III. — Procès-verbaux des séances des comités (séances des 28 octobre, 25 novembre, 5 et 23 décembre 1925, 20 janvier 1926).
 - IV. — Divers. — Lettres du 18 décembre 1925 et du 21 décembre 1925 à M. le Ministre des travaux publics.
 - V. — Note sur la tournée en Bretagne (juillet 1925).
-

I

Légion d'honneur

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

Commandeurs

MM

BOUGDOS inspecteur général des mines
 DE LA BROSSE inspecteur général des ponts et chaussées
 BOURGEOIS (Désiré) inspecteur général des ponts et chaussées
 GUILAUME (Alain) ingénieur en chef des mines

Officiers

MM

BIENARD, inspecteur général des mines
 BUSSIERE inspecteur général des mines
 RICHARD (Henri) ingénieur en chef des ponts et chaussées
 RUCHATEL ingénieur des ponts et chaussées

Chevaliers

MM

ÉVY (Pierre) ingénieur en chef des ponts et chaussées

MM

GARY ingénieur en chef des ponts et chaussées détaché à la Régence de Tunis
 AUBERTIN ingénieur en chef des ponts et chaussées
 LERITNE ingénieur en chef des mines
 AUSSENAC ingénieur des ponts et chaussées
 DERRINGER ingénieur des ponts et chaussées
 CASSANI ingénieur des ponts et chaussées
 ISHIAEL ingénieur des ponts et chaussées
 LABON (Fleuve) ingénieur des ponts et chaussées
 BARRE ingénieur des ponts et chaussées
 NABOULLI ingénieur des ponts et chaussées
 CHEVAUX ingénieur des ponts et chaussées
 DUBIN (Jean) ingénieur des ponts et chaussées
 MICHON ingénieur des ponts et chaussées

II

Changements dans la liste des ingénieurs

A — ADHÉSIONS A L'ASSOCIATION.

MM
 BAYROLE I O I
 CHAMPAUR F I I
 M BOUDET I O I

SOCIÉTAIRE PERPLIUEL
 M ROS-IGNOL DE FARGUES I O P

B — DÉMISSIONNAIRES DE L'ASSOCIATION

M JAN RENON (Paul) I C M

C — DÉCES

MM
 BARD R ZELURF I G P en retraite
 CALSTOLLE I G P en retraite
 PIROUSE I G P en retraite

MM
 DUMUR I C P en retraite
 GUELLE I O P en activité

D — PROMOTIONS ET MUTATIONS.

Ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe des ponts et chaussées promus ingénieurs en chef de 2^e classe des ponts et chaussées (à compter au 1 novembre 1925)

MM
 ALBERTIN
 GUYON GELON
 HUELLING
 BALENSI
 BOLLOCHT
 FLAY (Piche)
 GRAMIN (I)
 AUGUSTIN
 LE BOURHIS
 LADNAY

MM
 GUILLAUME ingénieur en chef des mines a été promu inspecteur général des mines de 2^e classe
 DE LADNAY inspecteur général des mines de 2^e classe est promu à la 1^{re} classe

Ingénieurs en chef des ponts et chaussées hors classe promus inspecteurs généraux des ponts et chaussées de 2^e classe (à compter au 1^{er} novembre 1925)

MM
 BIZALI
 BAUR
 MAYR (Jugene)
 SIQUEL
 MALHERRE

Inspecteurs généraux des ponts et chaussées de 2^e classe promus à la 1^{re} classe (à compter du 1 décembre 1925)

MM
 BOUCLON (Dreue)
 GLEBIAND

CONGI HORS CADRE

Inspecteur general des ponts et chaus-
sées

BI/AULI

RETI AILE

M OUELLEVIC I C P

CONGI SANS IRMILMIA

M BOULICHT I C P

D — CHANGEMENTS D'ADRESSE ET DE RÉSIDENCE.

Ponts et chaussées.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX

III

MAILLÉ (Gaston) rue Pierre Kien Com-
pic-de (Oise)
ERRAND Blagny par Comignan (Ardennes)
BOUILLON (Henri) 99 rue Scheffer Pa-
ris (16^e)

INGÉNIEURS EN CHEF

MM

RIGNOL Privas
ERRAND DE ROUVILLE 106 boulevard de
Courcelles Paris (17^e)
REBELLE MAILLET 2 rue Blaise Des-
goffe Paris
LÉBERIN Le Boul
BOUILLON Service des travaux publics de
l'Indochine Hanoi (Tonkin)
ERRAND château de la Lieueque
Saint-Pierre les Libourne (Seine Infé-
rieure)
ATHIRI (J) 31 quai Vubin Perp-
ignan (Pyrenes Orientales)
ERRAND (André) directeur des services
départementaux des Bouches du Rho-
ne a Marseille
BOUILLON (Paul) directeur des travaux de
la Compagnie du chemin de fer me-
tropolitain de Paris 48 quai de la
Ripet et 22 avenue de Saxe a Pa-
ris
BOUILLON 8 rue Louis Armand Paris (16^e)
BOUILLON boulevard Saint Germain
Paris (7^e)
ERRAND (François) 99 avenue Pasteur
Rouen (Seine Inférieure)
BOUILLON (Henri) Louis

INGÉNIEURS ORDINAIRES

MM

BOUILLON (A) 7 rue du Musée Arvan-
dine (Lyon 3^e)
BOUILLON Besançon
BOUILLON Service des travaux publics de
l'Indochine Hanoi (Tonkin)

MM

COR, Beauvais
HENRY (Mme) Service des travaux pu-
blies de l'A O I Dakar (Sénégal)
PLANE Service des travaux publics de
Madagascar Tananarive
MATLZSK 8 rue de l'Alme a Tours
(Indre et Loire)
DESALLEUX, 28 avenue Ledru Rollin Pa-
ris (12^e)
BOUILLON 6 rue Jules Muret Paris
(16^e)
ATHIRI Bistri (Corse)
CLAUDON (Rene) 8 rue Gambetta Mehun
(Seine et Marne)
BOUILLON (Chule) 14 rue du Lycee
Bourg (Ain)
ARNOULD (Henri) 28 boulevard Magen-
ta Paris
BOUILLON 14 rue du Palais Nice (Alpes-
Maritimes)
FLOY Tunis
MICHEL, controle de l'exploitation tech-
nique du réseau du Nord a Paris
GIGOU Blois
ALBOUY Cahors
OLLIVIER 9 rue Marek Ladeuil Cler-
mont Ferrand (Puy de Dome)
ROUX Crozant (Creuse)
BOUILLON 4, place de la République
Strasbourg (Bas Rhin)
MARLIN (Rene) direction des travaux
publics Alger
BOUILLON inspecteur general des tra-
vaux publics Dakar (Sénégal)
BOUILLON (Jean) adjoint au directeur des
chemins de fer de l'Indochine au Niger a
Niamey (Sénégal)
BOUILLON 91 rue de Longchamp Paris
BOUILLON (Paul) 11 rue Spontini Paris
(16^e)
BOUILLON (Louis) 49 rue du Général
Ladherbe Louis
BOUILLON Sebif
BOUILLON Mo-laganem
BOUILLON (Armand) ingénieur principal
chef d'arrondissement du Service de
la voie et des bâtiments aux chemins
de fer de l'Etat 21 rue d'Amsterdam
Paris (8^e)

MM.

ROBERT DE BEAUCHAMP, Hué (Annam).
CORDIER (Henry), Donchery (Ardennes).
BERTHELOT, 17, rue Delambre, Paris
(14^e).
ROSSIGNOL DE FARGUES, chef du 2^e arron-
dissement du Service de l'hydraulique
agricole à Tuy-Hao (Annam).
RENAUD (Albert), Mulhouse.

Mines.

INGENIEURS EN CHEF.

MM.

CHAPELON, professeur à la Faculté des
sciences de l'Université de Lille.
DEFLINE, 16, boulevard Raspail, Paris (7^e).

INGÉNIEURS ORDINAIRES.

MM.

LAFOND (Henri), Beyrouth.
MASSENET (Marcel), 14 rue de Mulhouse
Brunstatt (Haut-Rhin)
DUGAS, 48, rue d'Antrain, Rennes (Ille
et-Vilaine).
TROIN, directeur des mines d'Annaba
bar, près Bône (Algérie).
RICARD, Bordeaux.
NICOLET, Constantine.
DE METZ, Alais.
CHARVET, Limoges.

III

Procès-verbaux des séances du Comité

SEANCE DU 28 OCTOBRE 1925.

La séance est ouverte à 17 h. 45, dans l'un des bureaux du Commissariat général de l'Exposition des arts décoratifs, à la suite de la réception gracieusement faite aux membres du Comité par le Commissaire général.

Sont présents : MM. WALCKENAER, président; PARENT, AUBRY, LOIRET, DE ROUVILLE, GALLIOT, GRAMAIN, OUTREY, LUDINARD, DURRINGER, LANG, DUPIN.

Excusés : MM. VERRIÈRE, SIMONNET.

M. LE CREURER assiste à la séance.

Situation militaire des ingénieurs.

LE PRÉSIDENT fait connaître au Comité qu'un projet de règlement d'administration publique, destiné à préciser les conditions d'application de la loi du 8 janvier 1925, a été soumis au Conseil d'Etat et a d'ores et déjà donné lieu à avis de la part de la haute Assemblée.

Après un échange d'observations, le Comité charge son bureau de suivre la question et de faire au ministère de la guerre les démarches utiles pour que les directives adoptées en ce qui concerne les ingénieurs leur assurent, compte tenu du nouvel état de la loi, des situations militaires aussi voisines que possible de celles qui leur étaient attribuées avant la guerre.

Renouvellement partiel du bureau.

LE PRÉSIDENT rappelle que MM. WALCKENAER, Ch. AUBRY, BOURCEOIS, NINCK, VERRIÈRE, GRAMAIN sont arrivés à l'expiration de leur mandat, et doivent être remplacés par des camarades choisis de manière que l'équilibre entre Paris et la province et entre les différents grades soit autant que possible conservé. Il y aura aussi à remplacer pour un an le camarade MORANE par un autre élève ingénieur.

La séance est levée à 19 h. 30.

Le Secrétaire,
DUPIN.

Le Président,
WALCKENAER.

SEANCE DU 25 NOVEMBRE 1925.

La séance est ouverte à 16 heures, à l'École des ponts et chaussées.

Sont présents : MM. WALCKENAER, président; PARENT, LORET, NINCK, DE ROUVILLE, GRAMAIN, EPINAY, OUTREY, DURRINGER, LANG.

Excusés : MM. GALLIOT, DUPIN, SIMONNET.

M. LE CREURER assiste à la séance et remplit les fonctions de secrétaire.

Hommage aux morts de la guerre.

LE PRÉSIDENT fait connaître que, à l'occasion de l'anniversaire du 11 novembre, il a pensé répondre aux intentions de l'Association en faisant déposer une gerbe de fleurs au pied du monument élevé, dans la cour du ministère, à la mémoire des fonctionnaires de l'Administration des travaux publics tombés pour la France durant la guerre. Cette gerbe était nouée d'un ruban tricolore portant les initiales P. C. M.

Le Comité approuve cet hommage rendu à nos morts et vote la dépense correspondante.

Renouvellement partiel du Comité.

Après un échange d'observations sur la date à laquelle il convient de tenir l'Assemblée générale qui aura à procéder au renouvellement partiel du Comité, mandat est donné au Bureau d'arrêter définitivement cette date (1) et d'envoyer le plus tôt possible aux membres du P. C. M., par voie de circulaire spéciale, l'avis faisant connaître les vacances à pourvoir et donnant toutes indications utiles pour présentation des candidatures (2).

Le bureau est également chargé de faire les diligences nécessaires en vue du dîner qui suivra l'Assemblée générale et que M. le Ministre des travaux publics sera prié, selon l'usage, de bien vouloir présider.

Promotions d'ingénieurs en chef en service ordinaire au grade d'inspecteur général hors cadres.

L'attention du Comité a été attirée sur une question de principe que soulève le décret du 24 octobre 1925, publié au *Journal officiel* du 28 octobre, par lequel deux camarades, ingénieurs en chef des ponts et chaussées hors classe, ont été promus inspecteurs généraux, hors cadres, alors que ces camarades étaient et restent en service ordinaire.

(1) La date a été fixée au dimanche 24 janvier 1926.

(2) Cette circulaire a été envoyée à la date du 30 novembre.

Après un premier échange de vues, le Bureau est chargé de procéder à une étude attentive de la question, en se tenant exclusivement, bien entendu, sur le terrain des principes. Les personnes de ces camarades ne sont aucunement en cause.

Reclassement des ingénieurs

Le Président a reçu de plusieurs camarades des observations au sujet des reclassements pour services militaires.

Il est décidé que les questions soulevées vont être examinées d'abord par le Bureau, qui se mettra en rapport avec l'Administration pour préciser divers points de fait, et que, après cette instruction, celles de ces questions qui seraient relatives à des principes ou toucheraient aux intérêts généraux de l'Association, seraient examinées dans une prochaine séance.

Visite des véhicules automobiles affectés à des services publics de transport en commun.

Le Comité a été informé que, dans quelques départements, des divergences de vues se sont manifestées entre les ingénieurs des ponts et chaussées et ceux des mines, au sujet de la visite technique qui doit, en vertu de l'article 38 du Code de la route, être périodiquement effectuée sur les véhicules automobiles affectés à des services publics de transport en commun.

Il est donné connaissance d'une dépêche ministérielle adressée à ce sujet au Préfet de la Charente-Inférieure, à la date du 4 novembre 1925. Le Préfet avait demandé s'il convenait de considérer le contrôle permanent de l'exploitation des entreprises subventionnées comme exemptant les véhicules de ces entreprises de la visite annuelle qui serait prescrite par arrêté préfectoral, conformément à la circulaire ministérielle du 7 juillet 1924. Le Ministre répond :

« Il est hors de doute que, dans l'esprit de la circulaire du 7 juillet 1924, tous les véhicules affectés à des services publics de transports en commun doivent être astreints à la visite périodique indiquée, même s'il s'agit de véhicules appartenant à une entreprise subventionnée. A raison de la nature particulière, essentiellement technique, de cette visite, on ne peut admettre que le contrôle général d'exploitation puisse en tenir lieu. Conformément aux indications de la circulaire du 7 juillet 1924, la visite dont il s'agit rentre dans les attributions normales du Service des mines et n'est nullement de nature à entraver le rôle, tout à fait distinct, du Service des ponts et chaussées, lorsqu'il est chargé du contrôle d'exploitation, comme c'est le cas pour les entreprises subventionnées de transports automobiles de la Charente-Inférieure. »

Un échange de vues a lieu au sujet des indemnités ou honoraires attribuables au Service des mines pour cette visite technique.

LE PRÉSIDENT fait connaître que, d'après les informations qu'il a recueillies, ce côté de la question fait actuellement l'objet d'une étude de l'Administration.

La question sera suivie.

Personne ne présentant plus d'observations, la séance est levée à 18 h. 30.

Le Secrétaire de séance,
LE CREURER.

Le Président,
WALCKENAER.

SÉANCE DU 5 DÉCEMBRE 1925.

La séance est ouverte à 15 h. 30, à l'École des ponts et chaussées.

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

Excusés : MM. GALLIOT; SIMONNET.

M. LE CREURER assiste à la séance.

Renouvellement partiel du Comité.

LE PRÉSIDENT fait connaître que la circulaire du 30 novembre, dont les membres du Comité connaissent déjà les termes pour en avoir reçu chacun un exemplaire, a été distribuée à tous les membres du P. C. M.

Il sera envoyé, à une date aussi rapprochée que possible du 31 décembre, une seconde circulaire convoquant les camarades à l'Assemblée générale du 24 janvier et faisant connaître, conformément à l'article 10 du règlement intérieur, les propositions de candidatures qui auront été formulées dans les conditions et délais de l'article 9.

Dîner annuel.

LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre de M. le Ministre des travaux publics, acceptant l'invitation qui lui a été faite, au nom du P. C. M., de présider le dîner du 24 janvier.

Il fait ensuite connaître les arrangements pris pour ce dîner. Le Comité les approuve et fixe à 48 francs le prix de la cotisation du dîner.

Promotion d'ingénieurs en chef en service ordinaire au grade d'inspecteur général hors cadres.

Un nouvel échange de vues a lieu au sujet de cette question.

Il est reconnu, à l'unanimité des membres présents, que le P. C. M. doit s'élever (en dehors de toute question de personnes, mais au nom des principes et dans l'intérêt du corps et des services) contre la disposition du décret du 24 octobre 1925,

par laquelle deux ingénieurs en chef en service ordinaire, dont l'un est en outre directeur d'un port maritime non autonome, ont été promus inspecteurs généraux hors cadres, tout en conservant leurs fonctions.

Mission est donnée au Président de demander une audience à M. le Ministre et de lui remettre, à l'appui des observations du P. C. M., une lettre faisant ressortir notamment les graves répercussions que des mesures de cette nature peuvent avoir sur le recrutement du Conseil général des ponts et chaussées, sur l'autorité des avis de ce Conseil et sur le bon fonctionnement de l'inspection générale des services.

Une nouvelle délibération sur la question aura lieu dans la prochaine séance, qui est fixée au 23 décembre.

La séance est levée à 18 heures.

Le Secrétaire,
DUPIN.

Le Président,
WALCKENAER.

SEANCE DU 23 DECEMBRE 1925.

La séance est ouverte à 16 heures.

Sont présents : MM. WALCKENAER, président; PARENT, LOIRET, VERRIÈRE, DE ROUVILLE, LUDINARD, EPINAY, OUBLY, DURRINGER, LANG, DUPIN,

M. LE CRIERER assiste à la séance.

Promotion d'ingénieurs en chef en service ordinaire au grade d'inspecteur général hors cadre.

LE PRÉSIDENT fait connaître au Comité qu'il a demandé une audience au Ministre, comme il avait été convenu lors de la dernière séance. Il n'a pu obtenir jusqu'ici cette audience, mais a fait remettre au Ministre une lettre résumant le point de vue du P. C. M. Le Comité, auquel il est donné lecture de cette lettre, en approuve entièrement les termes.

Le Comité examine ensuite la convenance du dépôt d'un pourvoi.

Considérant que le délai de dépôt expire dans quelques jours; que le fait de ne pas déposer immédiatement de pourvoi mettrait le futur Comité dans l'impossibilité de poursuivre la question sur le terrain du droit; qu'au contraire, le dépôt du pourvoi n'obligerait aucunement ce futur Comité à poursuivre l'affaire jusqu'au bout si, après examen approfondi de la question, il le jugeait inutile, le retrait d'un pourvoi étant chose admise et normale; qu'ainsi, le dépôt immédiat du pourvoi apparaît comme le seul moyen de laisser une situation entière au Comité qui aura, dans un mois, à défendre les intérêts du corps,

Le Comité décide, à l'unanimité des membres présents, de déposer un pourvoi.

La séance est levée à 18 h. 30.

Le Secrétaire,
DUPIN.

Le Président,
WALCKENAER.

SEANCE DU 20 JANVIER 1926.

La séance est ouverte à 16 heures.

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

Promotion d'ingénieurs en chef en service ordinaire au grade d'inspecteur général hors cadre.

LE PRÉSIDENT fait connaître au Comité que le pourvoi dont le dépôt avait été décidé dans la séance du 23 décembre 1925 a été déposé par M^e AUBERT dans les délais légaux.

Titre de M. Le Creurer.

LE PRÉSIDENT demande au Comité s'il n'estime pas qu'il y aurait lieu, en reconnaissance des précieux services rendus depuis longtemps à l'Association par LE CREURER, de remplacer son titre d'agent comptable par un titre plus honorifique, par exemple celui d'agent général.

LE COMITÉ se déclare favorable à cette mesure, et décide d'en proposer la réalisation au prochain Comité dès sa constitution.

Comptes de l'exercice 1925.

Le camarade LANG résume les déclarations qu'il se propose de faire à l'Assemblée générale à ce sujet. Ces déclarations sont approuvées.

Assemblée générale.

LE PRÉSIDENT donne connaissance au Comité du compte rendu qu'il se propose de faire à l'Assemblée générale. Un échange de vues a lieu à ce sujet.

La séance est levée à 18 h. 30.

Le Secrétaire,
DUPIN.

Le Président,
WALCKENAER.

IV

Divers

Lettre adressée à M. le Ministre des Travaux publics.

P. G. M.

Paris, le 8 décembre 1925.

Monsieur le Ministre,

J'ai reçu des plaintes, émanant de membres de notre Association professionnelle, au sujet de la tendance de certains ingénieurs diplômés de l'Ecole nationale des ponts et chaussées à prendre le titre d'ingénieurs civils des ponts et chaussées, au lieu de celui d'ingénieurs des constructions civiles qui est leur titre régulier, institué par décision ministérielle du 10 juin 1894 et consacré par l'article 32 du décret du 7 janvier 1922, portant règlement pour l'organisation de l'Ecole.

L'emploi du vocable « ingénieur civil des ponts et chaussées » lèse les intérêts de notre Association parce que, dans une désignation de ce genre, on retient surtout les mots du commencement et de la fin; l'épithète « civil », intercalée entre « ingénieurs » et « ponts et chaussées », ne pourrait manquer d'être habituellement omise dans l'usage courant, et l'on aboutirait ainsi à une confusion avec les ingénieurs des ponts et chaussées.

Or, ceux-ci sont justement jaloux de leur titre, qui a pour lui un long et illustre passé et auquel s'attache une tradition d'honneur qu'il est plus que jamais nécessaire de maintenir et d'affirmer.

Nous comptons sur vous, Monsieur le Ministre, pour que, en toute occasion, votre Administration n'admette, pour désigner les ingénieurs des constructions civiles, que leur titre réglementaire, et pour que, d'autre part, aucune demande tendant à modifier sur ce point le règlement d'administration publique du 7 janvier 1922 ne soit accueillie.

En vain ferait-on valoir, en faveur d'une telle modification, que les ingénieurs diplômés des écoles nationales des mines sont appelés ingénieurs civils des mines. Tout d'abord, cette désignation n'a pas été soumise à confusion avec les ingénieurs des mines, qui se sont vu obligés, pour se distinguer, d'employer pour eux-mêmes la désignation d'ingénieurs au corps des mines. Or, pour s'appuyer sur un précédent, il importe que le précédent soit irréprochable. Mais il y a autre chose. Le cas des ingénieurs des mines et celui des ingénieurs des ponts et chaussées n'est nullement comparable, parce que « mines » désigne une technique, tandis que « ponts et chaussées » est le nom d'une administration. Il est dans la nature des choses qu'un ingénieur attaché à une entreprise minière, soit ingénieur d'une mine, ou de plusieurs mines, et que, pour définir sa profession, l'on dise qu'il est ingénieur des mines. C'est en quelque sorte aux ingénieurs de l'Administration des mines que la nécessité incombe de se distinguer de lui et c'est à quoi pourvoit, tant bien que mal, le vocable « ingénieur au corps des mines ». Mais, pour les ponts et chaussées, il en va tout autrement. Les ponts et chaussées,

c'est, je le répète, une administration. Le titre d'ingénieur des ponts et chaussées dit donc très exactement ce qu'il veut dire; il ne peut être appliqué correctement qu'aux ingénieurs de cette administration; il ne doit avoir besoin d'aucun complément pour désigner sans ambiguïté ni confusion possible les ingénieurs qui ont le droit de le porter et qui, étant fiers des gloires qu'il rappelle et des traditions qu'il représente, veulent le porter tel qu'il est. Par contre, il serait essentiellement illogique et injustifié de désigner par le nom d'une administration ceux-là précisément qui n'en font pas partie. Vous estimerez certainement, Monsieur le Ministre, que cette raison est décisive.

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

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

WALCKENAEER.

Lettre adressée à M. le Ministre des Travaux publics.

P. C. M.

21 décembre 1925.

Monsieur le Ministre,

Un décret du 24 octobre 1925, publié au *Journal officiel* du 28, a promu au grade d'inspecteur général hors cadres, cinq ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Trois d'entre eux sont en service détaché. Ils sont en dehors du cadre du service ordinaire. Mais il n'en est pas de même des deux autres.

Avant d'aller plus loin, je tiens à déclarer que les observations que nous avons à présenter au sujet du cas de ceux-ci ne visent aucunement leurs personnes. Ils sont nos camarades, membres de notre Association. Leur personnalité n'est pas en cause. La question dont j'ai l'honneur de vous entretenir est exclusivement une question de principe.

L'un d'eux est en service ordinaire (service général, paragraphe 2 de l'article 2 du décret du 13 octobre 1851), comme investi des fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées d'un département. L'autre est en service ordinaire (service spécial, paragraphe 3 du même article), comme investi des fonctions d'ingénieur en chef du service maritime d'un département; il est, en même temps, directeur d'un grand port maritime non doté de l'autonomie.

Je reviendrai tout à l'heure sur ce qui touche la direction d'un grand port non autonome; je me permets d'attirer tout d'abord votre attention sur le service ordinaire.

Le décret du 7 fructidor an XII contenant organisation du corps des ponts et chaussées et le décret du 13 octobre 1851, portant règlement sur le service des ponts et chaussées, ne laissent, par l'ensemble de leurs dispositions, aucun doute sur la distinction, tant de grade que de fonction, qui doit exister, dans le service ordinaire, entre les ingénieurs en chef et les inspecteurs généraux. Les seuls cas où ces règlements aient envisagé des exceptions à la distinction des fonctions ont été, dans le texte même de-dits règlements, explicitement prévus et réglés. C'est ainsi que le décret du 7 fructidor an XII disait (art. 12) :

« Le directeur général pourra, dans certains cas, commettre un inspecteur divisionnaire pour exécuter temporairement tout ou partie des fonctions d'un ingénieur en chef de sa division. »

De son côté, l'article 15 du décret du 13 octobre 1851 porte :

« Les fonctions de directeur des travaux hydrauliques et bâtiments civils, dans les ports militaires, sont compatibles avec le grade d'inspecteur divisionnaire et d'inspecteur général des ponts et chaussées. »

Ainsi, dans le cadre du service ordinaire, en dehors de certains cas exceptionnels explicitement prévus et étrangers à la question actuelle, les fonctions d'ingénieur en chef sont incompatibles avec le grade d'inspecteur général.

Il est vrai que le décret du 24 octobre 1925 n'a pas nommé les fonctionnaires dont il s'agit inspecteurs généraux dans le cadre du service ordinaire. Il les a nommés inspecteurs généraux hors cadres.

Mais ici apparaît une autre incompatibilité. Un fonctionnaire des ponts et chaussées ne saurait être à la fois dans le cadre du service ordinaire et en dehors de ce cadre. Le décret du 13 octobre 1851 s'exprime ainsi dans son article 7 :

« Le cadre du Corps des ingénieurs des ponts et chaussées se divise en :

- » Cadre du service ordinaire ou permanent;
- » Cadre du service extraordinaire ou éventuel;
- » Cadre des services détachés;
- » Cadre de non-activité. »

Quant à être à la fois en dehors de tous les cadres ci-dessus, le même décret ne l'envisage pas; il dit, en effet (art. 24), que la sortie des cadres a lieu par la révocation, par la démission, par l'admission à la retraite.

Dans ses conférences sur l'Administration et le droit administratif, Léon Aucoc s'exprimait ainsi (tome I^{er}, n° 439) :

« La division du service des ponts et chaussées est le fondement de l'organisation.

» On distingue le service ordinaire; le service extraordinaire; les services détachés... »

Et plus loin, au n° 441 : « Les cadres ont des divisions corrélatives à celles du service. »

Il résulte de là qu'un fonctionnaire des ponts et chaussées en activité doit, de toute nécessité, appartenir à un cadre ou à un autre; il ne peut appartenir au cadre du service ordinaire et être, en même temps, en dehors de ce cadre, ni en dehors de tous les cadres.

Faites encore votre attention sur les articles 16 et 17 du décret du 13 octobre 1851, ainsi conçus :

« Article 16. — Les positions de l'ingénieur des ponts et chaussées sont : l'activité, la disponibilité, le congé illimité, le retrait d'emploi.

» Article 17. — L'activité comprend les ingénieurs du service ordinaire, ceux des services extraordinaires et ceux des services détachés.

» Les ingénieurs en activité ont droit au traitement et aux indemnités attachés à leur grade et à leurs fonctions. »

Ce texte est incompatible avec la position d'un ingénieur en activité ayant les fonctions d'ingénieur en chef du service ordinaire, recevant de l'Etat le traitement et les indemnités attachés à ses fonctions, et ne recevant pas de l'Etat le traitement attaché à son grade.

Quant aux fonctions de directeur d'un grand port maritime non doté de l'autonomie, voici ce que nous lisons à l'article 1^{er} du décret du 7 avril 1924, portant règlement d'administration publique pour les ports maritimes non autonomes :

« Dans les grands ports qui ne sont pas dotés de l'autonomie, tous les services dépendant du ministère des travaux publics sont placés sous l'autorité d'un directeur relevant directement du Ministre, choisi parmi les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et nommé par décret.

» Lorsque le directeur du port n'est pas en même temps, ingénieur en chef du service maritime du département, le décret qui le nomme détermine la circonscription dans laquelle il est chargé du service des accès du port, du rivage de la mer et, s'il y a lieu, du service des phares et balises et de celui des ports secondaires. »

Nous n'ignorons pas que l'on peut citer quelques cas, soit antérieurs à la guerre, soit se rattachant à l'époque exceptionnelle de la guerre, où ont existé, dans le service ordinaire, des situations analogues à celles créées par le décret du 24 octobre dernier. Mais, tout d'abord, ces précédents ne sont relatifs qu'au service ordinaire, non aux fonctions de directeur d'un grand port maritime non autonome, puisque le décret du 7 avril 1924, que je viens de citer, n'existait pas à l'époque. En ce qui concerne ces dernières fonctions, aucun précédent, valable ou non, ne saurait être invoqué.

En ce qui concerne le service ordinaire, ces quelques précédents existent, mais ils ne sauraient être valablement invoqués.

Ils datent, en effet, d'un temps où ils pouvaient être considérés comme ne nuisant pas aux intérêts du Corps des ingénieurs et de leur association professionnelle. Il n'en est plus de même aujourd'hui.

Aux termes de ses statuts, l'Association professionnelle des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines a pour but de défendre les intérêts moraux et matériels des corps des ponts et chaussées et des mines, et de se tenir au courant des questions intéressant les services des ponts et chaussées et des mines et d'intervenir, s'il y a lieu, pour le bien de ces services.

Or, nous sommes à une époque où il importe grandement aux intérêts moraux des deux corps et au bien des services que les distinctions régulières de grades et de fonctions soient rigoureusement observées.

Vous êtes parfaitement au courant. Monsieur le Ministre, de ce qu'on est convenu d'appeler, dans l'Administration des ponts et chaussées, la crise de l'inspectorat. Le Conseil général des ponts et chaussées ne se recrute plus que difficilement parmi les ingénieurs en chef de haute valeur chargés des grands services parce que ces chefs de service hésitent à échanger la situation qu'ils occupent contre une situation plus élevée dans la hiérarchie, mais matériellement moins avantageuse et les obligeant à la résidence de Paris obligation susceptible, à l'heure actuelle, d'entraîner des difficultés diverses. Il est donc devenu particulièrement nécessaire que, dans le service ordinaire, le grade et le titre d'inspecteur général demeurent exclusivement réservés à ceux qui en exercent la fonction, afin que cette fonction ait au moins le privilège de l'honneur qui s'attache au grade et au titre. S'il était admis que l'ingénieur en chef d'un grand service peut être élevé au degré supérieur de la hiérarchie, tout en conservant la place d'ingénieur en chef, c'en serait fait du recrutement du Conseil général des ponts et chaussées. Les avis de ce Conseil perdraient leur haute autorité, provenant de ce que, dans l'organisation régulière voulue par les décrets des 7 fructidor an XII et 13 octobre 1851, ils émanent des sommités du corps.

Le fonctionnement de l'inspection subirait également un préjudice grave, les inspecteurs généraux de 2^e classe chargés de l'inspection n'ayant plus, vis-à-vis de chefs de service qui seraient du même grade qu'eux et pourraient même à l'occasion être d'une ancienneté de grade supérieure à la leur, l'autorité indispensable.

Enfin, l'avancement serait troublé, car un poste occupé par un même fonctionnaire successivement dans le grade d'ingénieur en chef et dans celui d'inspecteur général se trouverait immobilisé entre les mêmes mains au delà du terme marqué par la promotion de son titulaire au grade d'inspecteur général. De là une double conséquence.

D'une part, les postes les plus intéressants et les plus enviables ne seraient plus l'objet d'un renouvellement normal de leurs titulaires, d'où

un préjudice pour certains des ingénieurs moins avancés dans la carrière, qui resteraient plus longtemps sans pouvoir espérer ces postes.

D'autre part, l'effet budgétaire des ingénieurs en chef continuant à comprendre les chefs de service ainsi revêtus du grade d'inspecteur général hors cadres, la susdite prolongation de ceux-ci dans leurs fonctions aurait pour conséquence des retards d'avancement de classe ou de grade se reperçant aux divers échelons de la hiérarchie.

Pour ces divers motifs, dont l'importance ne vous échappera certainement pas, nous croyons devoir, Monsieur le Ministre attirer tout spécialement votre attention sur les graves conséquences que des mesures comme celles faisant l'objet de cette lettre peuvent avoir pour le Corps des ingénieurs et pour la bonne marche de votre Administration, et plus encore qu'elles pourraient avoir si elles venaient à faire précédent.

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 Bretagne

(Juillet 1925)

La tournée du P. C. M. le long des côtes de Bretagne s'est déroulée du 15 au 24 juillet. Elle réunissait environ 60 participants, nombre quelque peu variable, le programme ayant admis que les camarades pussent s'inscrire séparément pour la première partie, de Nantes à Vannes, Auray, Lorient et Quimper, et pour la seconde partie de Quimper à Brest, Lannion, Paimpol, Saint-Brieuc et Dinard.

L'organisation de cette tournée fut l'œuvre, parmi les membres du Comité, du camarade Verrière, à qui ses anciennes fonctions d'ingénieur en chef du Morbihan ont donné une connaissance approfondie de la Bretagne, et du camarade Epinay, à qui nous dûmes, en même temps qu'au camarade Dégardin, mainte facilité pour les trajets par chemins de fer: parmi les camarades résidant en province, elle fut l'œuvre des ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires des cinq départements successivement traversés : Marcheix pour la Loire-Inférieure; Jules Perret et Quesnel pour le Morbihan; Genet, Coyne et de Brun pour le Finistère; pour les Côtes-du-Nord, Paul Martin et Augustin successivement, Héлары et Rapilly; enfin, pour l'Ille-et-Vilaine, René Blanchet et Marcel Despujols.

Dans chaque département, le programme avait été arrêté dans ses moindres détails; les moyens de transport par terre et par mer étaient assurés à la perfection; et, quant au logement, le soin de la préparation avait été tel que chaque voyageur recevait, en arrivant à l'étape, un bulletin indiquant non seulement l'hôtel où il devait descendre, mais encore le numéro de la chambre qui lui était réservée.

Aux agréments de cette organisation modèle s'est joint le charme de réceptions particulièrement aimables de la part des services publics et des sociétés industrielles dont on a visité les établissements.

Le rendez-vous du premier jour était à Nantes. Après examen de l'ensemble du port, on parcourut la Loire maritime jusqu'à Bassée-Indre, en passant en revue les installations industrielles de la rive droite; le temps manquait, malheureusement,

pour la visite des forges de Basse-Indre. On vint ensuite se rendre compte sur place des causes qui ont amené la ruine du pont de Pirnil. La visite des travaux du nouveau pont termina la demi-journée. Trajet par chemin de fer de Nantes à Vannes.

Départ du port de Vannes en bateau, le matin du 2^e jour, pour Port-Navalo et Auray. Journée de tourisme nautique parmi les îles du Morbihan et étude de monuments de la préhistoire : en particulier, dans l'île de Gavrinis, on parcourut le tumulus celtique dont la galerie souterraine et la chambre funéraire montrent sur leurs parois granitiques des dessins gravés du plus haut intérêt. A Locmariaquer, les menhirs et les dolmens, de dimensions imposantes, forcèrent à leur tour l'admiration.

Après débarquement à Auray, la fin de la journée fut employée à une excursion en autos-cars à la basilique de Sainte-Anne et à la Chartreuse, après quoi l'on fit par chemin de fer le court trajet aboutissant à Lorient.

La matinée du 3^e jour ramena les esprits vers les questions industrielles. A 10 kilomètres de Lorient, la Société des Kaolins d'Arvor nous conduisit d'abord aux carrières d'où la terre kaolinique est extraite au moyen d'outils à air comprimé; puis nous fit parcourir toute la suite du traitement par lequel passe la matière, triage, malaxage dans un courant d'eau pour éliminer les sables grenus, passage dans une série de bassins de decantation où se déposent successivement les sables fins et les micas par ordre de grosseur. Le lait kaolinique, ainsi purifié, est concentré, puis passe aux filtres-presses, d'où sortent des galettes qui sont enfin séchées, soit par passage lent dans un tunnel étuvé, soit par exposition à l'air libre. L'un des renseignements recueillis — attendu pour quelques-uns — fut que la principale application du kaolin, si l'on ne tient compte que du tonnage employé, n'est pas la fabrication de la porcelaine, mais celle de certaines qualités de papier. Un autre sujet de surprise fut d'apprendre l'utilisation du kaolin en savonnerie, en parfumerie et même en pharmacie.

La suite de la journée fut consacrée au port de pêche de Lorient.

Comme introduction à la visite de ce port, les procédés de chalutage par bateaux à vapeur et les méthodes de triage, de préparation et d'expédition du poisson nous furent admirablement présentées et expliquées par la Société lorientaise de chalutage; et cette instructive leçon de choses fut suivie, grâce à cette Société, d'un déjeuner qui était, lui aussi, une leçon de choses particulièrement appréciable sur l'excellence des produits de la pêche.

Ce fut pour le président du P. C. M. un agréable devoir de remercier de leur accueil et de leurs prévenances, M. Marcesche, président de la Chambre de commerce de Lorient et du

Conseil d'administration de la Société des Kaolins d'Arvor; M. Le Goguès, secrétaire de la Chambre de commerce; M. Verhoeven, administrateur-directeur de la Société française de chalutage; M. Gadel, directeur commercial de cette Société, et leurs collaborateurs.

Passant ensuite au port de pêche lui-même, le camarade Verrière, qui en est le créateur, nous en expliqua d'abord les dispositions d'ensemble sur plans, dessins et maquettes; puis il nous en fit parcourir les belles installations en cours d'achèvement. Ce port, accessible à toute heure sans écluse, par une entrée de 90 mètres de largeur, comprend deux bassins orientés, à partir de l'entrée commune, l'un vers l'est, l'autre vers le nord. Le premier est le *grand bassin*, de forme trapézoïdale, ayant une longueur de 250 mètres, et une largeur progressivement décroissante de 185 à 70 mètres et une profondeur de 5 mètres au-dessous des basses eaux; l'autre est le *bassin long*, mesurant 300^m × 80^m, avec une profondeur de 4 à 5 mètres. Les deux quais situés du côté de la terre (quai nord du grand bassin et quai est du bassin long) sont destinés au débarquement du poisson : dans l'angle droit qu'ils forment entre eux sont disposés des halles de vente, des magasins pour les mareyeurs et, longeant ces magasins et ces halles à l'opposé des bassins, les voies ferrées d'une gare d'expédition. Quant au ravitaillement des bateaux pêcheurs en charbon et en glace, il se fera le long du bord opposé du grand bassin (quai sud), où ces bateaux auront à venir se ranger après qu'ils auront débarqué leur poisson. Sur le môle qui, de ce côté, sépare le bassin de la mer, sont établies des installations mécaniques très complètes et des voies ferrées pour le service des charbons. Il y aura là une réception de combustibles destinés non seulement à la pêche, mais aux nombreuses industries connexes. Les charbonniers accosteront du côté extérieur du môle, où ils trouveront une profondeur d'eau de 9 mètres aux basses mers de vives eaux. Le charbon, débarqué par de grandes bonnes preneuses, sera élevé et reparti au moyen de ponts roulants, de manière à pouvoir être, à volonté, soit versé directement dans des wagons, soit emmagasiné dans des dépôts, soit, pour le service de la pêche, mis dans des silos contenant chacun le ravitaillement d'un chalutier. Du silo au chalutier, le transvasement s'opérera directement au moyen d'une manche souple engagée successivement dans les différents orifices des soutes.

Enfin, à l'extrémité du grand bassin et par conséquent à proximité de la jonction de toutes les voies ferrées entre elles et de leur raccordement commun avec le réseau d'Orléans, un grand établissement frigorifique a été construit en vue des services suivants : fabrication de glace pour les pêcheurs, les mareyeurs et les clients divers; conservation du poisson congelé

arrivant d'outre-mer; éventuellement, en cas de surabondance de la pêche par rapport aux possibilités d'expédition journalière, congélation de poisson frais.

À cette visite si instructive des installations et de l'outillage de la pêche moderne, succédèrent des journées de tourisme en auto-cars, le long du littoral breton, dont il faudrait la plume de M. André Chevrillon pour redire le charme.

Ce furent d'abord les riantes vallées et la ville pittoresque de Quimperle, puis Pont-Aven, station chère aux peintres, le Barbizon de la Bretagne; le port sardinier aux filets bleus, Concarneau, avec sa ville close enserrée sur un îlot entre des remparts; le verdoyant et tranquille estuaire de l'Odet, avec Benodet sur une rive et Sainte-Marine sur l'autre; le pays de Pont-l'Abbé et la population de *Bigoudens* au type si curieusement asiatique et au costume si particulier; la pointe de Penmarch, où la visite du phare d'Eckmühl ajouta un intérêt technique puissant aux admirations de la journée; enfin Saint-Guénoë et Quimper : tel fut l'itinéraire du 4^e jour.

Le 5^e jour, excursion à la pointe du Raz, en passant par Audierne. Les fervents de la Muse (il en était parmi nous) purent se rappeler les vers de Hérédia :

Pour me conduire au Raz, j'avais pris à Progor.
Un berger chevelu comme un ancien Evhage;
Et nous foulions, humant son arôme sauvage,
L'âpre terre kymrique où croît le genêt dor...

Après avoir admiré comme il convenait ce site d'une si grandiose beauté, on revint par Douarnenez, dont la baie serait d'un charme captivant, même sous la légende de Tristan et d'Yseult.

Le 6^e jour, route vers le nord, par Locronau; ascension (si l'on peut dire) du Menez Hom, dont l'altitude (330 mètres) serait celle d'une colline en d'autres régions, mais qui fait ici figure de montagne et, proche de la mer, découvre un panorama réputé. Puis route vers l'ouest : passage de la rivière de Châteaulin au pont suspendu de Térénez, dont on visita les hardis travaux. Ensuite Morgat et ses grottes; la presqu'île de Camaret, avec la pointe de Penhir élevée de 60 mètres au-dessus des flots et prolongée vers le large par les blocs des Tas-de-Pois. C'est d'une beauté comparable et peut-être, à certains jours, supérieure à celle de la pointe du Raz et de l'île de Sein.

Étape à Brest. La ville est en fête, car l'escadre de la Méditerranée, qui a été passée en revue à Cherbourg par le Président de la République, est mouillée en rade, ainsi qu'une division de l'escadre du Nord. Au cours de la traversée du Fret à Brest, on a pu admirer, amarrés à leurs corps-morts, cuirassés, croiseurs, contre-torpilleurs et sous-marins. Grâce aux démarches du camarade Coyne et des autorités du port, on pourra demain visiter l'escadre. Après une journée si pleine d'émotions

diverses, et en dépit de la pluie qui tombe abondamment, l'espoir d'un lendemain non moins captivant est dans tous les yeux.

Aussi, dès l'aube du 7^e jour, chacun s'achemine-t-il avec empressement, par la rue de Siam, vers le fameux pont tournant de Cadiat et d'Alphonse Oudry (construit en 1859-1861) qui domine de 22 mètres au-dessus des hautes mers l'ensemble du port maritime. Un remorqueur prend à son bord les visiteurs, qui déboulent devant les multiples installations, les cales, les formes de radoub, les pontons-grues, les navires au repos, pendant que le camarade Thevenot, directeur des travaux hydrauliques, et l'ingénieur de la marine Daniel Coste, fournissent aimablement tous les renseignements utiles. On visite la nouvelle forme de radoub de Lannion, imposante par ses dimensions et dont on admire les lateaux-portes, la machinerie, les dispositifs de remplissage.

C'est alors le départ pour le cuirassé *Provence*, battant pavillon du vice-amiral Dumosnil, commandant en chef l'escadre de la Méditerranée. On l'accoste après une belle manœuvre de tribord sur babord. La plus cordiale des réceptions y attendait les visiteurs. Pendant que le camarade Parent, vice-président du P. C. M., est reçu par l'amiral Dumosnil, à qui il exprime toute la reconnaissance des camarades, les officiers supérieurs du bord prennent eux-mêmes la tête des groupes qu'ils accompagnent dans la visite du vaisseau.

La *Provence* est un cuirassé d'escadre de 23.500 tonnes, dont le lancement date de 1913. Il mesure 165 mètres de longueur, 27 mètres de largeur maximum, 8^m,74 de tirant d'eau. Son armement offensif comprend 10 canons de 34 centimètres logés deux à deux dans cinq tourelles, 18 canons de 14 centimètres, 4 canons de 75 millimètres contre avions, 5 canons de 47 millimètres, 4 tubes lance-torpilles pour torpilles sous-marines. L'épaisseur de sa cuirasse latérale est de 250 millimètres. Son appareil moteur se compose de quatre turbines développant ensemble 29.000 chevaux, alimentées par 18 chaudières aquatubulaires du type du Temple Guyot. Sa vitesse peut atteindre 21 et 22 nœuds.

Pour le moment, trêve est faite à sa destinée militaire. Une décoration de plantes vertes et de fleurs en transforme l'entre-pont en une salle de bal où, ce tantôt, les Brestoïis viennent goûter les plaisirs d'une splendide réception; et c'est dans ce cadre de fête que les visiteurs du P. C. M. sont entourés des aimables prévenances des officiers du cuirassé.

Mais l'horaire de la tournée est inflexible et le moment arrive bientôt où il faut reprendre place à bord du remorqueur.

Celui-ci, après que le camarade Parent eût porté au Préfet maritime et au directeur du port les remerciements du P. C. M. pour toutes les facilités accordées, fait route à travers la rade.

On arrive à Plougastel. Le camarade Freyssinet a tenu à venir exposer le projet de pont en béton armé à trois arches, les plus grandes actuellement conçues, qui franchira l'estuaire de l'Elorn, la rivière de Landerneau. Les travaux de ce grand ouvrage viennent de commencer.

On entre, à Plougastel, dans la région des grands calvaires à multiples personnages, en granit sculpté, et des belles chapelles funéraires (ossuaires) de style Renaissance, qui datent de la fin du XVI^e ou du commencement du XVII^e siècle. On commence par admirer à Plougastel même l'un des plus importants de ces calvaires. Il a été érigé en 1602-1604, à la suite d'une épidémie de peste qui avait sévi en 1598. Puis, au cours de l'après-midi qu'embellit un radieux soleil, les autos-cars passent par Sizun, Guimiliau et Saint-Thégonnec, dont les cimetières en possèdent de magnifiques exemplaires du XVI^e siècle. Ces cimetières ont pour portes d'élégants arcs sculptés; le calvaire se dresse dans l'enceinte de chacun d'eux; la chapelle ossuaire complète délicatement l'ensemble architectural.

Vient ensuite la visite de Morlaix, dominée par son viaduc à deux étages, à 58 mètres au-dessus des quais. On se complait dans le spectacle de ses rues étroites et de ses vieilles maisons du XV^e siècle, ornées de lanternes et de pignons, et si curieuses avec leurs étages en surplomb.

Un trajet par chemin de fer, de Morlaix à Lannion par Plouaret, termine la journée, du moins pour ceux des camarades qui sont logés à Lannion même; d'autres sont conduits, par des autos-cars, dans des hôtels de Perros-Guirec et de Trestraou.

Durant la matinée du 8^e jour, après une visite rapide de la pittoresque ville de Lannion, avec sa curieuse place et ses maisons archaïques, et un coup d'œil sur la rivière du Leguer où l'importance du flux et du reflux a permis d'établir une suite de moulins de marée, on fait, en autos-cars, le tour des charmantes stations balnéaires de la région : d'abord, à l'ouest de Lannion, Trébeurden, dont les grèves bien abritées orientées vers l'ouest et le sud-ouest, ont un aimable cachet d'intimité; puis, au nord de Lannion, dans la partie du littoral regardant les Sept-Iles, Trégastel-Plage et Ploumanach, avec leurs rochers de granit rose aux formes étranges, décompartant la côte et formant des archipels d'îlots. On visite ensuite les deux stations qui avoisinent Perros-Guirec : Trestraou, avec sa longue plage sablonneuse, ses hôtels modernes et même, hélas, déjà un casino, et Trestrignal, avec sa belle plage, sa corniche pittoresque et les jardins verdoyants de ses villas.

Il est plus de midi quand on arrive à Tréguier. La cathédrale, des XIV^e et XV^e siècles, où se trouve un imposant cénotaphe moderne en l'honneur de Saint-Yves, et à côté de la cathédrale un admirable cloître du XV^e siècle, retiennent longuement l'admira-

tion, en dépit des exigences de l'horaire et de l'aiguillon de la faim.

Après s'être restaurés, on gagne Lézardrieux, dont on examine en détail le magnifique pont suspendu de construction toute récente.

Puis, grâce à ce que le beau temps et l'état de la mer ne laissent place à aucune inquiétude sur la sécurité du voyage, on fait, en bateau à vapeur, le tour de l'île Bréhat : déficiente navigation qui complète la variété des impressions du voyage. La journée s'achève à Paimpol.

Le lendemain est déjà le 9^e jour de la tournée. On parcourt le matin, en automotrice à pétrole, sous l'aimable conduite de M. Le Bihan, directeur des chemins de fer des Côtes-du-Nord, la ligne à voie étroite allant de Paimpol à Saint-Brieuc, puis à Erquy et aux Sables-d'Or. Cette ligne de chemin de fer, création d'Harel de la Noë, est remarquable par le pittoresque de son tracé et par l'originalité hardie de ses ouvrages d'art. Harel de la Noë, par la manière originale dont il associa la brique et le fer, fut en quelque sorte un précurseur du ciment armé.

Halle intéressante aux carrières d'Erquy.

Les Sables-d'Or-les-Pins sont une station balnéaire et sportive en voie de création. Rien de plus curieux que ces vastes plans de loisement déjà piquetés sur le sol, ces avenues à l'état d'ébauche, ce golf et ces courts de tennis à l'état de projet, et ces réalités commençantes. Quelques villas sortent du sol; et pendant que les constructions d'un vaste palace-hôtel, auquel les promoteurs de l'entreprise comptent joindre une longue suite de magasins de vente, commencent à s'édifier, le principal hôtel actuel se présente sous la forme d'un bungalow en bois, à l'intérieur duquel on trouve d'ailleurs toutes les formes d'organisation d'un palace, y compris un orchestre pour animer le déjeuner. La plage est immense, unie, en sable très fin; on n'est pas loin de Dinard et de Saint-Malo. Il sera intéressant de voir ce que l'avenir réserve à cette entreprise.

Dans l'après-midi, excursion au cap Fréhel. La vue de mer et la perspective côtière dont on jouit de ce site admirable étaient rendues particulièrement captivantes par un temps radieux. La brise légère venant de l'Est produisait, le long des rochers à pic, des courants d'air ascendants qu'une multitude de mouettes empruntaient, les ailes immobiles, comme si elles eussent voulu donner, au cours de leurs ébats, une démonstration des principes du vol à voile.

La soirée s'achève à Dinard, au milieu des élégances.

Enfin arrive, trop tôt, le 10^e et dernier jour de la tournée. La matinée est consacrée à une excursion à Cancale. L'après-midi, sous la conduite du camarade Blanchet, on fait la visite aussi instructive qu'intéressante du port de Saint-Malo - Saint-Servan.

Ce port est surtout caractérisé, au point de vue commercial, par l'exportation des primeurs : il expédie chaque année environ 80.000 tonnes de pommes de terre, 10.000 tonnes de choux-fleurs et 30.000 tonnes de fruits, œufs, beurre, etc., tous produits de valeur élevée. Les importations qu'il reçoit consistent principalement en 350.000 tonnes de charbon. Ce port, où l'amplitude de la marée est très grande (13^m,50 en vives eaux), comprend actuellement deux bassins entièrement séparés, celui de Saint-Malo et celui de Saint-Servan, couvrant ensemble 28 hectares; l'accès de chacun est commandé par une écluse à quatre portes.

On a entrepris des travaux ayant pour but de transformer le port de marée actuel en un bassin à flot, auquel seront réunis les deux bassins ci-dessus, de telle sorte que le port ne comportera plus qu'un bassin à flot unique ayant une surface d'eau de 42 hectares et un développement de quais accessibles de plus de 4 kilomètres. Dès à présent, on a presque terminé les dragages et l'on procède à la construction de la grande écluse qui commandera l'accès du bassin.

Mais voici la dislocation. Il semble qu'on ne puisse s'y résigner. Des groupes se forment, qui s'en vont admirer le coucher du soleil sur la digue de Paramé. D'autres se concertent pour pousser, le lendemain matin, une pointe jusqu'au Mont-Saint-Malo et celui de Saint-Servan, couvrant ensemble 28 hectares; l'accès de chacun est commandé par une écluse à quatre portes.

Le Gérant : M. LE CREURER,

117, rue Notre-Dame-des-Champs, Paris (6^e).

Construction et Entretien de Routes
Revêtements modernes pour Routes à grand trafic

Pavages

Cylindrages

Goudronnages

Silicatages

LA ROUTE

Société Anonyme au Capital de 2.000.000 de francs

Siège Social :

96, Rue de Maubeuge, 96

PARIS (X^e)

Telephone TRUDAINE 44-70

R. I. SEINL 207 279

Rhoubénite

Tarmacadam

Asphalte

Spécialité de Routes en Béton

TRAVAUX DE VOIRIE — LOTISSEMENTS — POSE DE CABLES ET CANALISATIONS
PAVAGES INDUSTRIELS