



Bruno  
Jacomy.

# A la recherche de sa mission.

*La Société des Ingénieurs Civils.*



Ingénieur arts et métiers et docteur de 3<sup>e</sup> cycle en psychologie sociale, a été de 1976 à 1983 bibliothécaire et conservateur chargé du patrimoine industriel à l'Ecomusée de la Communauté Le Creusot-Montceau-les-Mines. Après avoir été l'un des organisateurs du Colloque « Ingénieurs et Société » (Le Creusot, octobre 1980), il a élaboré deux expositions sur le « dessin technique » et l'« écrit technique » et produit récemment une communication sur l'histoire de la bibliothèque de la Société des I.C.F. au 108<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés savantes (Grenoble, avril 1983).

## Résumé

*Le contexte politique agité qui a entouré la création de la Société des ingénieurs civils de France en 1848 a tout de suite situé son action autant sur le plan social et économique que sur le plan scientifique et technique. Très vite pourtant, c'est ce dernier qui deviendra le terrain privilégié, puis unique, de son activité. On voit ici comment la société, confrontée à plusieurs reprises aux problèmes du statut de l'ingénieur civil, a dû évoluer, créer de nouvelles activités, initier de nouvelles institutions, pour rester dans la ligne de sa mission originelle. Mais c'est finalement en restreignant sans cesse son champ d'action au domaine purement scientifique et technique, qu'elle est passée à côté du grand rôle national qu'elle aurait pu jouer.*

Il n'est pas question ici de faire l'histoire de ce monument qu'a été la Société des ingénieurs civils de France. Ses dimensions ne peuvent se réduire à quelques pages. Laissant délibérément de côté des pans entiers de cette « aventure », nous tenterons de montrer, en évoquant le contexte exaltant de sa création, quelques périodes clés ou de simples événements, comment, à partir de larges idées de départ elle a successivement cherché sa mission dans plusieurs directions, et quels moyens elle a employés pour la remplir.

## LA FOUGUE DE LA JEUNESSE.

Loin d'être fortuite, la réunion du 4 mars 1848 qui consacre la fondation officielle de la Société des ingénieurs civils est l'aboutissement d'un ensemble de circonstances, de volontés, d'événements divers. On y trouve, pêle-mêle, la création de l'*Institution of Civil Engineers* à Londres en 1828, celle de l'*Ecole centrale des arts et manufactures* l'année suivante, les tentatives de mise en place d'une amicale de ses anciens élèves, la volonté personnelle de jeunes centraux, le contexte politique qui a abouti à la révolution de février 1848 et, bien évidemment, la personnalité d'ingénieurs comme Eugène Flachat.

Il serait abusif d'attribuer cette création à une seule de ces circonstances, la situation des différents ingénieurs et acteurs de cette époque de développement industriel étant éminemment complexe.



Néanmoins, l'idée qui devait présider à la création de la Société est en germe chez quelques ingénieurs de l'École centrale alors même qu'ils viennent de terminer leur dernière année d'études. Quelques élèves de la première promotion désirent dès leur sortie, en 1832, fonder une *Union des ingénieurs civils et industriels de l'École centrale*. « Cette union a pour but général le développement de l'industrie, et pour but particulier le bien-être de tous ses membres en tant qu'il est profitable à la prospérité de la France ».

« Les moyens d'union se trouvent : 1. dans la coopération de tous ses membres ; 2. dans l'influence intellectuelle et morale que ne peut manquer d'acquérir une société d'ingénieurs pour propager les lumières et les sentiments d'affection qui les unissent ; 3. dans la consolidation de l'École centrale<sup>1</sup>. » Déjà se trouvent en germe dans ce projet deux éléments fondamentaux de la future société : le « développement des sciences appliquées aux grands travaux de l'industrie » et l'« esprit de confraternité entre tous les membres<sup>2</sup> ». Toutefois, ce projet, prématuré puisqu'il ne pouvait s'adresser qu'à la première promotion et aux élèves en cours d'études, essuya un net refus de la part de plusieurs professeurs de l'école.

L'idée, qui continua à cheminer parmi les premières promotions sorties, devait resurgir en 1839. « Au mois d'août, un comité composé d'Alcan, Guérin, Lamulonière, Prisse (...), L. Thomas, Priestley et moi (C. Laurens) fut nommé, afin de poursuivre la réalisation de ce projet<sup>3</sup>. » Le comité fonctionna pendant l'année 1840 mais dut encore se dissoudre quelque temps après sur l'injonction de l'autorité.

Plusieurs réunions eurent lieu, par la suite, mais il manquait une occasion de rassembler ces anciens élèves, alors dispersés dans différentes régions de France et pris par leurs obligations professionnelles. C'est la révolution de février 1848 qui servit de détonateur : « Les élèves de l'École centrale se sont demandés, comme cela était naturel en pareille circonstance, ce qu'allait devenir l'École, ce qu'allait devenir la profession d'ingénieur civil et quel serait notre rôle dans la nouvelle organisation sociale qui se préparait<sup>4</sup>. »

Devant la crainte suscitée par les événements de février, Camille Laurens remet en chantier le projet : « C'est ainsi qu'au lendemain du 24 février, j'allais conférer avec M. Lavallée (directeur de l'École centrale) qui, complètement favorable à l'institution d'une Société d'ingénieurs civils, issus de l'École centrale, mit l'établissement à la disposition du comité de fondation<sup>5</sup>. »

Celui-ci regroupait six anciens élèves des promotions 33 et 34 qui avaient entre eux de fréquents contacts dans le cadre de l'école où ils donnaient des cours, comme répétiteurs ou professeurs : Callon, Faure, Laurens, Priestley, Thomas et Alcan. Pour les quatre derniers, il s'agit de la concrétisation de leur initiative de 1839. Ce groupe d'anciens élèves, relativement jeunes — ils ont entre 33 et 41 ans — se rend compte qu'il ne pourra donner de la crédibilité à l'institution naissante qu'avec le soutien d'autres ingénieurs civils, et notamment choisis en dehors des centraux. Dès l'assemblée générale du 25 mars, la présidence en est attribuée à Eugène Flachet, ingénieur autodidacte de 46 ans, jouissant déjà d'un passé prestigieux d'ingénieur des chemins de fer et entièrement dévoué à la cause des ingénieurs civils. Tout en ouvrant la société à tous les ingénieurs civils sans distinction d'origine, l'assemblée générale du 30 mars 1848 lui donne le titre de Société « centrale » des ingénieurs civils, afin de rappeler l'origine de l'institution. Les centraux jouissent alors d'un privilège sur les autres ingénieurs : ils peuvent être admis de droit — après acceptation de l'assemblée des sociétaires — alors que les autres candidats doivent être parrainés par trois membres de la société. Ce privilège sera aboli à la fin de 1849 et tous les ingénieurs seront alors soumis aux mêmes conditions de parrainage.

Dès le premier jour d'existence de la société, l'accent est mis sur le débat qui oppose depuis quelques années ingénieurs civils et ingénieurs de l'État et qui atteint, avec la mise en place des *Ateliers nationaux* en 1848, un point critique. Emile Thomas, frère de Léonce, l'un des fondateurs de la société, évoque ce climat tendu entre les deux catégories d'ingénieurs.

« En effet, entre les ingénieurs civils et ceux des corps gouvernementaux existe depuis de longues années une rivalité presque haineuse, et qui se traduit en procédés hostiles et en reproches mutuels, souvent mérités de part et d'autre.

« Mais avec cette différence pourtant, que les ingénieurs civils ne sont guère coupables que d'une certaine acrimonie et de préventions jalouses envers leurs adversaires ; tandis que ceux-ci, grâce à un préjugé de corps, et à des vues de privilège, abusent souvent de leur position presque magistrale, pour écarter des mémoires, préjudicier à des projets qui n'émanent pas de leur corps : souvent même, et lorsqu'ils ont à effectuer la réception des travaux d'art au compte de l'État, pour nuire, sans la moindre nécessité, aux intérêts matériels des entrepreneurs, et à la réputation des ingénieurs civils.

« Enfin, et tels sont les reproches les plus graves qu'on peut leur adresser, reproches inhérents au monopole qu'ils exercent ; on accuse les ingénieurs des ponts et chaussées, de traiter leurs subordonnés, les conducteurs avec hauteur et dureté, comme s'ils étaient pétris d'un autre limon que le leur, et cependant de leur laisser tout le soin des affaires ; de travailler chèrement, parce qu'ils s'attachent plus à la forme qu'à la solidité, et avec une lenteur et une minutie incroyables ; et pour en finir avec cette série d'incriminations, de manger à deux rateliers, c'est-à-dire de percevoir, d'une part, les appointements que leur donne l'État, tout en profitant de leur position pour accaparer les travaux civils, au détriment de leurs confrères moins favorisés<sup>6</sup>. »

Ce jugement sévère de la part d'un ingénieur civil, s'adresse surtout aux ingénieurs du corps des ponts et chaussées, leurs principaux « rivaux ». L'atmosphère « haineuse » qu'évoque Emile Thomas mériterait d'être modulée pour les autres corps de l'État — les mines notamment — beaucoup moins concernés par cette concurrence et le climat tendu qui en résulte. En effet, en cette époque de grand développement des chemins de fer, c'est dans ce domaine que les ingénieurs civils cherchent à se faire reconnaître et à affirmer leur identité face aux ingénieurs des ponts et chaussées. Ils tentent ainsi de se faire décerner, par la société qu'ils créent, une sorte de label de sérieux, une reconnaissance officielle appuyée par des ingénieurs civils jouissant d'un grand renom ; ce faisant, ils excluent de l'institution, des ingénieurs civils dont l'incompétence ou le faible niveau nuisent à l'image de la profession.

## L'INGÉNIEUR AU CENTRE DES PREMIERS TRAVAUX.

A l'ordre du jour des premiers travaux de la société se retrouvent les grands problèmes de l'ingénieur civil à la recherche d'une reconnaissance officielle. À côté du recrutement des ingénieurs des ponts et chaussées, la société se penche sur la structuration de l'enseignement professionnel, sur la loi de 1844 protégeant les brevets d'invention, etc. La part de mémoires techniques dans ces premiers travaux est loin d'égaliser celle des débats sur le statut de l'ingénieur civil. La plupart de ceux qui furent publiés au cours des premières séances ne sont que des traductions de travaux publiés par l'*Institution of civil engineers*. On est bien loin de ce que deviendra la société quelques années plus tard quand, enfermée dans ces mêmes préoccupations techniques, elle n'osera plus aborder de problèmes touchant au débat poli-

tique, sujet à controverses et à conflits. Mais sa cohésion et la notoriété dont elle jouira alors, elle les devra à ce contexte politique qui la vit naître. « *Ce que les centraux dominant la Société recherchaient par leur lutte pour des travaux et des projets, c'était une organisation manœuvrable, au combat loyal, non pas une société savante informe et relâchée, ni même une société d'entraide*. »

Bien du chemin a été parcouru depuis 1839 et l'influence de l'*Institution of civil engineers* se fait sentir dans le nom même de la société qui voit le jour. Sur cette orientation comme sur les positions politiques qui seront prises dès les premières réunions, la forte personnalité de Flachet donne à la société l'impulsion dont elle avait besoin. Du projet initial très tempéré — on projette une société amicale teintée de société savante — Flachet monte un véritable instrument de lutte pour faire aboutir la cause des ingénieurs civils. Dans le discours qu'il prononcera en 1872, lors de l'inauguration de l'hôtel de la cité Rougemont, il évalue le travail réalisé par la société durant ses vingt-quatre premières années pour faire reconnaître le titre d'ingénieur civil comme il l'était déjà outre-Manche depuis longtemps. « *En Angleterre, où toutes les professions étaient libres et où l'État n'en exerçait aucune, pas plus l'industrie des services publics, car c'en était une, que celle de la production manufacturière ou agricole, les ingénieurs s'étaient séparés en deux classes, et ceux qui s'occupaient des services publics prirent le nom d'ingénieurs civils. Ce fut là, et uniquement là, la source de la désignation de notre profession. En France, où l'État absorbait en lui seul toute l'industrie des services publics, la profession d'ingénieur civil fut d'abord refusée à tous autres qu'aux ingénieurs de l'État* ». » Cette dernière préoccupation, fondamentale pour un ingénieur des chemins de fer comme Flachet qui se trouvait constamment confronté aux ingénieurs du corps des ponts et chaussées, a donné lieu à l'un des premiers combats de la société.

Le fait même d'utiliser ce terme d'ingénieurs « *civils* » — et non « *libres* », par exemple — témoigne du contexte national dans lequel se crée la Société des I.C.F. C'est bien en effet dans le domaine du *génie civil* (voir l'article 2 des statuts) — et plus particulièrement celui des chemins de fer, comme nous l'avons vu plus haut — que la rivalité avec les ingénieurs de l'État était la plus critique.

En des temps où toute polémique fut nettement écartée des débats, certains présidents ont eu à cœur à rappeler le climat de lutte des origines, pour réveiller une institution qui avait une fâcheuse tendance au ronronnement et à l'autosatisfaction. Témoin le discours d'arrivée d'Émile Muller à la présidence, le 5 janvier de cette même année 1872 : « *Une société qui contient tant de forces vives et intelligentes que la nôtre, ne peut pas, ne doit pas rester inactive ; elle doit discuter toutes les questions dont elle peut connaître, d'après ses statuts, dussent-elles se rattacher à la politique (...). Notre société n'a pas rendu depuis quelques années tous les services qu'elle pouvait, qu'elle devait rendre* ». » Quelques mois plus tard, à l'inauguration de l'hôtel Rougemont, il reviendra sur ce sujet épineux pour rappeler les premiers mots du premier compte rendu des séances de 1848 :

« *Les circonstances exceptionnelles au milieu desquelles notre société a pris naissance (...) justifieront le caractère, plutôt politique que technique ou scientifique, qu'ont pris nos délibérations (...). Nous continuerons à marcher dans cette voie, parce qu'il importe, autant dans l'intérêt général que dans le nôtre, que la Société des ingénieurs civils fasse intervenir une influence trop longtemps méconnue dans les hautes questions qui s'agitent au sein de la société française. (...) Toutefois, à mesure que la discussion des questions politiques deviendra plus calme et plus recueillie, à mesure que le capital et le travail, ces deux sources solidaires de la prospérité publique, reprendront leur cours normal, trop*

*longtemps interrompu ! la société, sans abandonner les questions économiques qui longtemps encore occuperont les hommes sérieux, consacra une large part de son temps aux problèmes spéciaux dont l'étude, imposée d'ailleurs par vos statuts, est aussi pour nous un devoir ; car, suivant l'heureuse expression de nos confrères de l'Institut des ingénieurs civils anglais, " la mission de l'ingénieur civil est de transformer, de régler et d'appliquer les sources inépuisables de force que renferme la nature à tous les emplois utiles au bien-être de l'humanité* »<sup>10</sup>. »

Cette introduction du modèle anglais est en grande partie due à Flachet lui-même, qui se forma en Angleterre au contact d'ingénieurs, tels Stephenson et Brunel, auprès desquels il puisa « *l'initiative et l'audace, la passion du progrès, l'horreur de la routine, toutes les qualités originales de son talent* »<sup>11</sup>.

La notoriété dont jouit la société dès les premières années doit beaucoup à cette poignée d'hommes dynamiques rassemblés autour de Flachet et l'influence de ce dernier, même lorsqu'il n'en est pas président, est considérable. Il participe très activement à la vie de la société, et les grandes décisions ne se prennent pas sans son accord. C'est lui qu'on rappellera à la présidence en 1867, à l'occasion de l'Exposition universelle qui fut sans doute la plus importante pour le développement des sciences et des techniques.

## MONSIEUR LE PRÉSIDENT.

Bien que la société fût créée par des centraux et quoique ceux-ci représentent toujours la plus forte proportion des membres, le comité aura comme préoccupation, pendant les premières années, d'élire comme présidents des ingénieurs civils d'origines différentes (voir tableau des présidents). La S.I.C.F. veut signifier par là son ouverture libérale vers les différentes formations — y compris les ingénieurs autodidactes comme Flachet lui-même — et élargir son recrutement au gré des différentes présidences. La fin du XIX<sup>e</sup> siècle laissera un peu de côté cette préoccupation. Vingt-cinq centraux seront présidents au cours des trente dernières années du siècle. Plus que des hommes actifs — pour ne pas dire militants — la société recherche des hommes de prestige pour la diriger. Elle fait ainsi appel à des centraux qui ont été ou seront présidents de l'Association amicale des anciens élèves de l'École centrale — Gottschalk, Comberousse, Reymond, Eiffel, Buquet, Jousselin, Du Bousquet et Loreau — ou à des ingénieurs de grand renom — comme Farcot, Hersent, encore Eiffel, Contamin, Polonceau, Appert, Molinos ou Canet.

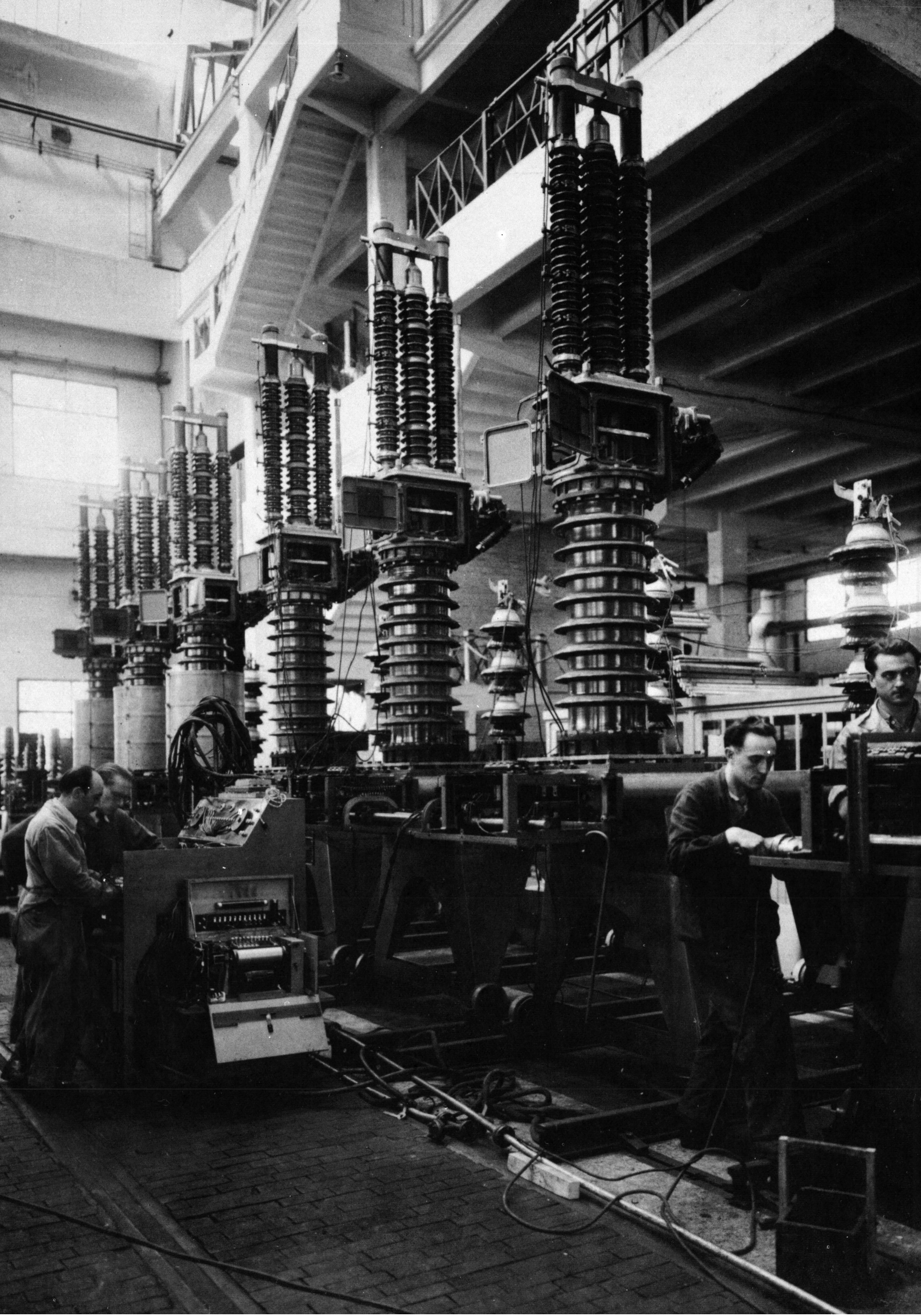
Après des années de jeunesse fougueuse, la société prend son allure de croisière ; la charge de président devient avant tout une fonction de représentation.

Cet état de fait, se perpétue par le système même de nomination des présidents. Ils sont, en effet, proposés par le collège des anciens présidents avant acceptation par l'assemblée générale de décembre de chaque année. De la même manière, on dénote un ancrage très important de la société dans le secteur des chemins de fer. Dès l'origine, c'est autour d'ingénieurs du chemin de fer que s'est bâtie la société, ce terrain étant propice à la rivalité entre ingénieurs du corps des ponts et chaussées et ingénieurs civils. Plus de la moitié des présidents de 1848 à 1900, sont issus de ce secteur.

Le début du XX<sup>e</sup> siècle marquera une volonté nouvelle de favoriser tous les secteurs de l'industrie et toutes les formations. On voit, sur le tableau joint, arriver à la présidence de plus en plus d'ingénieurs s'étant illustrés dans l'artillerie, la mécanique, l'électricité, le gaz, la chimie, la marine, etc. De même, les Centraux cèdent la place à des ingénieurs venant de Polytechnique, des mines ou des arts et métiers.

Les premiers combats passés, les préoccupations essentielles de la société vont vers le développement des sciences et





des techniques. C'est l'époque des grandes expositions universelles, de la mise en place d'un nouveau système technique avec l'avènement de l'électricité et la société par ses différentes activités — conférences, voyages, publications,... — rempli pleinement cet aspect de sa mission stipulé dans ses statuts. « *Cette société a pour but (...) 1° d'éclairer, par la discussion et le travail en commun, les questions d'art relatives au génie civil ; 2° de concourir au développement des sciences appliquées aux grands travaux de l'industrie*<sup>12</sup>. » Après avoir, dans les premières années, oscillé entre le syndicat ou l'amicale, elle prend par la suite une forme beaucoup plus proche de la société savante, mais en y adjoignant un fonctionnement calqué sur l'Académie des sciences, avec toutes les traditions qui s'y réfèrent.

La présence dans la société de membres de l'Institut par ailleurs professeurs dans les grandes écoles (Centrale ou Polytechnique) favorise l'introduction d'un protocole régissant notamment le dépôt de plis cachetés et la passation de pouvoir des présidents dès 1852. En effet, les statuts de 1850 imposent un changement annuel de président, clause qui sera constamment respectée, mises à part les périodes de crise (1914-1918, 1939-1940). Par ailleurs ce président, choisi un an à l'avance, aura rempli la fonction de vice-président pendant cette année transitoire. La tradition de passation des pouvoirs du président est en tout point calquée sur celle de l'Académie des sciences. Tresca, président en 1862 et 1878 et lui-même membre de l'Institut, voulait d'ailleurs faire de la société une « *Académie des arts techniques* ».

Lors de la première séance de l'année, le président sortant prononce devant l'assemblée un discours dont le canevas s'est reproduit d'année en année jusqu'à aujourd'hui. Il commence son intervention par un compte rendu des activités de l'année écoulée : hommages aux sociétaires ou personnalités décédés, palmarès des distinctions accordées, état des conférences soutenues, résultats des commissions de travail, état des visites industrielles, des voyages d'études, et contacts avec les sections, les groupements affiliés et les sociétés professionnelles. Puis il remercie les sociétaires, anciens présidents, collègues et le personnel de la société qui l'ont aidé à accomplir sa tâche avant de s'adresser au nouveau président pour lui faire son éloge : biographie, travaux, distinctions, etc. « *en négligeant systématiquement toute pointe, même légère, contrairement à ce qui se passe à l'Académie ; il est vrai qu'entre ingénieurs, non immortels, il nous faut pratiquer l'indulgence*<sup>13</sup> ».

Après les applaudissements de l'assemblée, il cède le fauteuil présidentiel à son successeur qui prononce à son tour un discours : « *De même que, sous la Coupole, le nouvel académicien doit assister à l'audition de son propre éloge, de même, dans notre enceinte professionnelle et amicale, le nouveau président est soumis, pendant quelques instants, à l'épreuve d'entendre une allocution dont il est l'unique objet*<sup>14</sup>. » Ainsi commençait le discours d'installation d'André Garnier en 1937, avant de rendre à son tour l'éloge à son prédécesseur. S'adressant aux membres, le nouveau président reprend brièvement sa propre biographie et remercie l'assistance d'avoir été choisi. Il termine généralement en rendant hommage aux vice-présidents, trésorier, présidents de section, délégué général et personnel de la société et en assurant la société de son total dévouement. Il présente alors une communication sur un thème de sa spécialité.

Cette procédure bien établie, ainsi qu'un certain nombre de traditions, se sont perpétuées d'année en année, avec une grande continuité. Mais, en même temps qu'elle prenait de l'âge, la société perdait de la spontanéité et ses objectifs, très universels à la fondation, se sont restreints peu à peu. L'aspect « *association amicale* » qui existait aux origines, a été écarté. Cette lacune a été comblée par la création progressive d'asso-

ciations amicales regroupant les anciens élèves des différentes grandes écoles. C'est le cas des arts et métiers en 1848, de centrale en 1862, des mines en 1864 et de Polytechnique en 1865. Elles ont toutes pour vocation première l'entraide entre ingénieurs de même formation, ce qui très rapidement génère un esprit de corps qui va à l'encontre des discours fédérateurs des origines de la Société des ingénieurs civils. « *Tout se passe comme si, note Georges Ribeill, à une période "béroïque" pour les ingénieurs civils au milieu du siècle, solidaires pour se faire reconnaître comme tels, succède une période de concurrence entre écoles où c'est moins la qualité d'ingénieur que l'étiquette de telle école qui prévaut progressivement*<sup>15</sup>. »

Parallèlement, se mettent en place des organismes professionnels spécialisés, souvent à partir de congrès rassemblés à l'occasion d'expositions universelles. Les ingénieurs sont ainsi, petit à petit, sollicités par différentes institutions de vocations diverses, qui tendent à disperser leurs énergies. La Société des ingénieurs civils, tout en collaborant avec elles, en pâtit partiellement au niveau de son recrutement. Les courbes d'effectifs sont évidemment toujours ascendantes, mais, proportionnellement au nombre croissant d'ingénieurs, elles dénotent un recul d'intérêt. Périodiquement, les présidents lancent des appels pour accroître le recrutement des membres, mais leur impact n'est que limité. Or la société, pour vivre, d'une part, grâce aux cotisations, et pour être crédible vis-à-vis des pouvoirs publics, d'autre part, a besoin d'attirer le plus grand nombre d'ingénieurs en son sein. Alors qu'à l'origine les ingénieurs étaient invités à s'affilier pour défendre la cause de l'ingénieur civil, l'accent est mis de plus en plus vers les avantages qu'ils peuvent retirer de cette application. On passe progressivement du service à rendre à la collectivité-société, nation... — aux services rendus au membre — prestige, bibliothèque, culture générale, placement...

## LA TECHNIQUE, PAS LA POLITIQUE.

L'une des caractéristiques principales de la Société des ingénieurs civils, tout au long de son histoire, est cette perpétuelle recherche de sa véritable mission. Voulant toujours être la principale organisation représentative des ingénieurs français, elle se propulse au-devant de la scène à chaque débat qui s'engage sur la profession, mais elle se retire dès que, inévitablement, ce débat la contraint à émettre des choix politiques qu'elle refuse à assumer, arguant de sa vocation uniquement scientifique et technique. Ce perpétuel balancement est la manifestation visible de débats internes entre des membres plus ou moins engagés dans le combat syndical ou politique.

On peut illustrer cette constante recherche d'identité à travers deux exemples caractéristiques, mais on pourrait en trouver bien d'autres, jusqu'à un passé très récent.

La première illustration concerne le Congrès du génie civil qui a mobilisé la société à la fin du premier conflit mondial. Dans le but de préparer l'économie française au retour à une situation de paix, elle accepte de collaborer aux objectifs du gouvernement en invitant cent cinquante sociétés techniques et syndicats patronaux à la préparation du congrès, dès le 1<sup>er</sup> février 1917. « *Celui-ci, analyse Aimée Moutet, prit une orientation nettement politique sous l'influence de Clémentel qui le patronna*<sup>16</sup>. » Sur les dix sections mises en place, les principales sont aux mains de mêmes hommes que le Comité consultatif des arts et manufactures établi par l'Etat, notamment A. Charpy et L. Guillet. « *Cependant, poursuit Aimée Moutet, la Société des ingénieurs civils n'a voulu jouer dans ce congrès qu'un rôle technique. Elle a organisé la préparation et les séances qui se sont tenues du 18 au 23 mars 1918, elle a publié ensuite les quelque cent cinquante et un rapports présentés. Mais elle a refusé d'endosser la*

*responsabilité des idées qui y avaient été développées, et de la manifestation elle-même. Elle offre une tribune aux opinions mais refuse finalement de s'engager*<sup>17</sup>. »

Le souci constant de rester fidèle aux grandes options originelles conduit inévitablement certains sociétaires à vouloir « *poursuivre, par l'étude des questions d'économie industrielle, d'administration et d'utilité publique, l'application la plus étendue des forces et des richesses du pays* ». Ce paragraphe, définissant l'un des buts de la société, peut toujours être invoqué par les membres partisans d'une intervention sur la scène politique, dès lors que l'intérêt national, à travers l'action des ingénieurs, peut être mis en cause.

La seconde illustration se rapporte à la réglementation du titre d'ingénieur, un long débat qui a conduit à la loi du 10 juillet 1934 relative aux conditions de délivrance et à l'usage du titre d'« *ingénieur diplômé* ». Depuis longtemps la société se penche régulièrement sur cette question, mais elle est inévitablement tiraillée entre deux attitudes contradictoires, débat dont elle finira par se débarrasser par le biais que nous allons voir. D'un côté, la société, fondée dans un esprit volontairement libéral, a toujours ouvert ses portes à tous les ingénieurs, qu'ils soient sortis d'une Grande École ou qu'ils aient acquis ce titre par leur itinéraire personnel, la seule condition étant qu'ils ne soient pas — ou plus — au service de l'Etat : « *Pour être admis à faire partie de la société à titre de membre sociétaire, il faut être ingénieur, exercer actuellement ou avoir exercé la profession d'ingénieur*. » Cet article des statuts, rédigé en 1850, est toujours en vigueur en 1930. La seule différence avec ceux de 1848 est la formule « *être ingénieur* », introduite à la demande de Michel Alcan en 1850. On voit bien qu'en l'absence de toute législation, cette condition d'admission est très largement ouverte, la sélection étant finalement effectuée au niveau du parrainage obligatoire.

D'un autre côté, la société s'inquiète du nombre grandissant d'ingénieurs arrivant sur le marché, notamment par le biais d'écoles par correspondance délivrant des diplômes d'ingénieur qui, de l'avis de la société, peuvent porter atteinte à l'image, au prestige de l'ingénieur. Il s'agit là, bien sûr, de préserver la qualité de la profession en limitant la quantité des intéressés.

Les débats prennent de l'intensité au sein de la société en 1922, où le problème de la qualification de l'ingénieur est mis à l'ordre du jour de la séance spéciale du 13 janvier. La société ne s'engage pas encore totalement jusqu'aux journées de l'ingénieur de 1925, organisées hors de la société, mais à laquelle participent plusieurs membres, essentiellement à titre d'observateurs. Le rôle de cette première *Semaine de l'ingénieur* était : « *1° de définir l'ingénieur, de protéger son titre (si titre il y a) ; 2° de déterminer son rôle, son recrutement, son instruction ; 3° d'en examiner les conditions de vie matérielles et 4° d'en rechercher les améliorations ; 5° d'en définir les devoirs et 6° d'en montrer l'importance sociale dans l'industrie et dans l'œuvre de la défense nationale*<sup>18</sup>. »

Le compte rendu qui est fait de ces journées par Guiselin, membre du Comité des ingénieurs civils de France, lors de la séance du 26 mars 1926 est aussi une perche tendue à la société, un appel à reprendre une place importante dans la défense de l'ingénieur : « *Ce sont là des sujets qui sortent des traditions de notre société, créée dans le but de la défense des intérêts corporatifs et professionnels, mais qui ne conserva cette mission que pendant quinze jours, après quoi elle se spécialisa dans l'étude stricte de problèmes scientifiques et techniques. A peine est-elle sortie de ce cadre d'ivoire pendant et depuis la guerre, pour se livrer à des enquêtes mémorables sur l'enseignement et aussi sur l'organisation industrielle et sur les méthodes modernes de travail telles que celles de Taylor et de ses adeptes. Laissez-moi déplorer, si les règlements me le permettent, que ce mouvement social ait pris connaissance en dehors de nous, après les timides professions de foi tentées par*

*nos derniers présidents, tels que MM. Laubeuf et Hersent*<sup>19</sup>. »

Était-ce l'occasion, pour la société, de repartir avec un souffle nouveau, dans un combat proche de celui des premiers jours ? De toute manière, elle ne prit pas le risque. Si elle patronna la seconde semaine de l'ingénieur (1928), elle ne le fit qu'en partie poussée par certains de ses membres. Elle préfère ne pas entrer franchement dans la lutte pour faire adopter une législation alors que, par son histoire même, elle a été pour une bonne part à l'origine de ce mouvement. Un ingénieur de l'École supérieure d'électricité analysait le climat qui précéda le projet de loi du 16 juin 1931, dont la loi de 1934 a repris la plus grande partie du contenu.

« *De 1922 à 1932, dix ans ont passé avant d'arriver à concilier les deux thèses qui s'opposaient : être ingénieur, disaient les uns, c'est porter un titre et nous demandons que l'article 259 protège ce titre. Être ingénieur, rétorquaient les autres et des groupements aussi influents que la Société des ingénieurs civils de France partageaient cet avis, c'est exercer une profession et, en France, toutes les professions sont libres (...). Pour mériter ce titre, reprenaient les premiers, il faut justifier d'une solide formation, complexe mélange d'honnêteté et de théorie, de morale et de pratique, de culture profonde et de connaissances spécialisées (...). De nombreux ingénieurs, répondaient les seconds, ne sortent d'aucune école, n'ont justifié de leur valeur devant aucun jury et honorent cependant, dans le métier qu'ils exercent depuis longtemps, le titre d'"ingénieur" qui leur est appliqué, autant et plus que de nombreux débutants, munis de diplômes obtenus depuis peu de temps ou plus ou moins discutés*<sup>20</sup>. »

Finalement, la société a été, malgré elle, obligée de prendre une décision dans ce débat au moment où, face à la prolifération de nouvelles écoles et de cours par correspondance à partir de 1924, l'Union des syndicats d'ingénieurs français parvint à faire nommer, dans le cadre du sous-secrétariat à l'Enseignement technique, une nouvelle commission, succédant à celle de 1923 qui avait disparu très vite, chargée de mettre sur pied un projet de loi. Il n'en fallait pas plus pour que la société mette alors rapidement en place un organisme fédérateur faisant le contrepoids à l'U.S.I.F., affiliée à la C.G.T. La Fédération des associations, sociétés et syndicats français d'ingénieurs (FASSFI) naissait alors en 1929, avec à sa tête un vice-président I.C.F. (Monteil) et de nombreux I.C.F. dans ses cadres. La société remit ainsi ses problèmes corporatifs et politiques, un peu encombrants, entre les mains de la FASSFI, même si celle-ci ne toucha en fait que les associations d'anciens élèves des écoles d'ingénieurs, et se réserva le rôle noble d'« *Académie des arts techniques* ». Cette brillante sortie d'un débat qui s'éternisait fut à l'honneur lors du discours d'arrivée du président Albert Moutier en 1930 :

« *Certes, depuis, cette expression (Académie des arts techniques) a fait son temps et elle a failli même être funeste à notre société, devant la prétention de certains groupements d'ingénieurs syndiqués qui pensaient devoir être les seuls représentants qualifiés du génie civil, pour la défense de nos intérêts professionnels et pour notre représentation dans les différentes commissions officielles et gouvernementales, qui traitent des grands problèmes de l'heure actuelle.*

« *C'est alors que mon grand ami, mon prédécesseur immédiat, M. Rodolphe Soreau, (...) a fait preuve d'une prompte et énergique résolution pour parer à cette équivoque, par la constitution de la Fédération des associations, sociétés et syndicats français d'ingénieurs*<sup>21</sup>. »

Nous ne nous appesantirons pas sur le rôle de la FASSFI dans l'élaboration de la loi de 1934, mais on notera simplement que par cette création, la Société des ingénieurs civils aura été présente dans le débat sur les titres d'ingénieurs, tout en se contentant de modifier très légèrement ses statuts pour garder son ouverture libérale originelle. Ceux adoptés par le Comité le 14 juin 1935



donnent alors comme conditions d'accès à la société :

« *Peuvent être admises à faire partie de la société à titre de membres sociétaires : soit les personnes munies du titre d'ingénieur diplômé en vertu de la loi du 10 juillet 1934 ; soit les personnes exerçant ou ayant exercé la profession d'ingénieur*<sup>22</sup>. »

Si les deux cas qui viennent d'être évoqués illustrent une attitude de repli de la société en face de problèmes politiques, il ne faut pas voir là un caractère spécifique aux I.C.F., mais plutôt une méfiance naturelle de l'ingénieur en général face aux problèmes non directement scientifiques ou techniques. Pour clore ce propos, je ne citerai, à titre d'illustration, qu'une petite réflexion du président Jean Rey lors de la séance du 24 novembre 1933, à propos de la discussion générale du rail et de la route, « *qui intéresse tous les Français, peut-être plus que certaines discussions qui ont lieu dans une maison que vous connaissez, au bout du pont de la Concorde*<sup>23</sup> » (Rires et applaudissements).

## DIVISION DES TACHES ET RÉPARTITION DES MISSIONS.

Au cours de son histoire la société a connu des périodes d'activité très variable. Quelques points forts jalonnent son cours, pendant lesquels la vie s'intensifie : autour d'une préoccupation importante, les sociétaires se regroupent, s'activent, débattent vivement. Ce fut le cas de la création, mais aussi ceux des périodes de guerre, des débats nationaux sur l'enseignement technique supérieur (1916 à 1918) ou sur la qualification et le titre d'ingénieur (1922-1934). En dehors de ces périodes intenses, la société poursuit ses activités « *quotidiennes* », sur l'élan redonné à ces occasions.

À la suite de la guerre de 1914-1918, au cours de laquelle l'activité et les moyens de la société se sont trouvés considérablement réduits, des initiatives sont lancées pour retrouver un nouveau souffle et rassembler les sociétaires dispersés, en France comme à l'étranger. Ainsi prend naissance une politique régionale très active. Deux modes de regroupements d'ingénieurs civils sont ainsi créés : d'une part, des sections régionales ou étrangères, faisant partie intégrante de la société mais ayant une activité propre, d'autre part, l'affiliation de groupements amicaux d'ingénieurs. La distinction n'est pas toujours nette entre les deux types associatifs, d'autant que certains fonctionnent tout de suite avec une grande efficacité alors que d'autres retombent très vite. La première initiative est la section britannique élaborée sitôt après l'armistice et officialisée en juin 1919. En 1925, l'Association générale des ingénieurs français en Belgique s'affilie à la société. C'est le tour du Groupement amical des ingénieurs civils du Havre et de son arrondissement en 1927 et, la même année, la naissance de la section de Lille-Roubaix-Tourcoing. La politique régionale s'intensifie alors et les voyages de la société préludent souvent à la création d'une section régionale autour de quelques ingénieurs dynamiques. Ainsi sont mises en place, successivement, les sections de la région Aisne, Ardennes et Marne (en 1929), algérienne et danoise (en 1930), et, entre 1931 et 1940, les sections roumaine, espagnole, portugaise, d'Afrique-occidentale française, franco-américaine, marocaine, rhodanienne et yougoslave.

Plus tard, à la fin des années cinquante, c'est une politique systématique de couverture régionale qui sera mise en chantier par la création des URGI (Unions régionales des groupements d'ingénieurs), sous l'égide du C.N.I.F., et qui se superposera partiellement aux sections des I.C.F.

Cette dernière grande période des I.C.F., qui couvre une cinquantaine d'années, est marquée par une restructuration

des différents groupements d'ingénieurs. Elle s'oppose radicalement à la politique des cinquante premières années pendant lesquelles la reconnaissance des ingénieurs civils comme entité s'opposant aux ingénieurs d'État impliquait l'existence d'une institution unique et puissante que la Société des I.C.F. s'efforçait d'être. Après la Seconde Guerre mondiale, le contexte économique, social et technique s'est complètement modifié. La rationalisation a fait son chemin. À la parcellisation des tâches industrielles succède une séparation des missions des différents groupements d'ingénieurs. À la FASSFI succède la FASFI (par suppression du terme « *syndicats* »), puis la FASFID, créée en 1956, qui fédère les associations d'écoles et se veut « *l'organe véritablement représentatif de la totalité des ingénieurs diplômés français*<sup>24</sup> ».

Parallèlement, l'Union des associations scientifiques et industrielles (UASIF) voit aussi le jour en 1947 à l'initiative des I.C.F., avec pour mission de coordonner les diverses sociétés techniques et scientifiques de France.

Une volonté d'éviter la dispersion des organismes amène, en 1957, la mise en place du Conseil national des ingénieurs français (CNIF) assurant la liaison entre FASFID, UASIF et I.C.F., et jouant le rôle d'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics.

Si l'on ajoute à ces instances les organismes internationaux (FEANI, EUSEC, FMOI), on obtient un réseau complexe d'institutions aux fonctions bien définies, la plupart issues de la Société des I.C.F., mais qui, au bout du compte, n'ont fait que réduire la portée de celle-ci, ramenée à un « *centre de culture générale et de synthèse des connaissances scientifiques*<sup>25</sup> ».

Après avoir, pour augmenter son audience, ouvert ses portes aux ingénieurs d'État, la société se transforme profondément, en 1978, en accueillant en son sein l'UASIF dissoute. Elle accepte alors des personnes morales et perd son titre d'origine. À plusieurs reprises, des membres, depuis le début du siècle, avaient tenté de changer le terme d'ingénieur « *civil* » prêtant à confusion, mais ils s'étaient opposés à une forte résistance, image d'une solidarité bien ancrée.

Si la société a changé de nom, pour devenir Société des ingénieurs et scientifiques de France, en 1978, c'est finalement bien plus tôt qu'elle s'est transformée. Mais ce changement était inévitable, les combats qu'a menés la société à son apogée, qu'ils aient été gagnés ou perdus, ne sont de toute manière plus d'actualité depuis fort longtemps.

Parallèlement, la question de savoir si la société a ou non rempli sa mission n'a pas lieu d'être puisque, finalement, son histoire pourrait se résumer à la recherche de cette mission.

### Notes.

M.S.I.C. : Mémoires et comptes rendus des travaux de la Société des ingénieurs civils.

P.V.S. : Procès-verbal des séances.

1. Cité par Pothier (F.), *Histoire de l'École centrale des arts et manufactures*, Paris, Delamotte, 1887, p. 465, d'après des papiers personnels de Th. Olivier, ancien élève de l'École polytechnique, cofondateur de l'École centrale et l'un des initiateurs du projet d'union des anciens élèves.

2. Extraits de l'article 2 des statuts de 1850 de la Société des ingénieurs civils.

3. Toast de M. Laurens, Compte rendu du banquet commémoratif du 35<sup>e</sup> anniversaire de la société, M.S.I.C., 1883, I, p. 300.

4. Benoît-Duportail (A.-C.), Notice sur la société des ingénieurs civils, M.S.I.C., 1885, II, p. 807. Benoît-Duportail faisait partie, le 4 mars 1848, de la réunion de fondation.

5. Toast de M. Laurens, *ibid.*

6. Thomas (Emile), *Histoire des Ateliers nationaux*, Paris, 1848, p. 42, cité par Weiss (John), Changements de structure dans la profession d'ingénieur en France de 1800 à 1850, *Ingénieurs et société, communications*, Le Creusot, Écomusée, 1980, p. 12.

7. Weiss (John), *op.cit.*, p. 13.

8. Inauguration de l'hôtel de la société, discours prononcé par M. E. Flachet dans la séance du 7 juin 1872, M.S.I.C., 1872, p. 306.

9. *M.S.I.C.*, 1872, p. 57-58.  
 10. *M.S.I.C.*, 1848, p. 1-2, cité par Émile Muller dans son Historique de la société, *M.S.I.C.*, 1872, p. 310-318.  
 11. Malo (Léon), *Notice sur Eugène Flachbat*, Paris, Société des ingénieurs civils, 1873, p. 10.  
 12. *Statuts* de 1850, art. 2.  
 13. Discours du président J. Cournot, *P.V.S.* du 9 janvier 1942, p. 4.  
 14. Installation de M. le président Garnier, *P.V.S.* du 8 janvier 1937, p. 11.  
 15. Ribeill (Georges), Profils des ingénieurs civils au XIX<sup>e</sup> siècle, le cas des centraux, *Ingénieurs et société*, *op.cit.*, p. 3.  
 16. Moutet (Aimée), Ingénieurs et rationalisation en France de la guerre à la crise, 1914-1929, *Ingénieurs et société*, *op.cit.*, p. 22.  
 17. *Ibid.*, p. 23, C'est nous qui soulignons.  
 18. Compte rendu des «Semaines de l'ingénieur», *P.V.S.*, 26.3.26, p. 132-133.  
 19. *Ibid.*  
 20. Jaubert (Jean), «*La Protection du titre d'ingénieur en France*», *Revue générale de l'électricité*, XXXII, 3, 1952, p. 92.  
 21. Discours d'Albert Moutier, *PVS*, 10 janvier 1930, p. 1.  
 22. Statuts adoptés par le comité..., *M.S.I.C.*, 1935, p. 229.  
 23. *M.S.I.C.*, 1933, p. 465.  
 24. *M.S.I.C.*, 1942, p. 127.  
 25. *Mémoires I.C.F.*, 3, mars 1960, p. 58.

## STATUTS

ART. Premier. - Il est formé une société ayant pour titre : Société des ingénieurs civils.

ART. 2. - Cette société, fondée le 4 mars 1848 par les anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures, a pour but :

1<sup>o</sup> D'éclairer par la discussion et le travail en commun, les questions d'art relatives au génie civil ;

2<sup>o</sup> De concourir au développement des sciences appliquées aux grands travaux de l'industrie ;

3<sup>o</sup> De provoquer l'extension du système du concours scientifique pour l'admission aux fonctions publiques qui rentrent dans la profession d'ingénieur, telles que celles d'agents voyers, etc. ;

4<sup>o</sup> D'étendre, par le concours actif de ses membres, l'enseignement professionnel parmi les ouvriers et chefs d'industrie ou d'atelier ;

5<sup>o</sup> De poursuivre par l'étude des questions d'économie industrielle, d'administration et d'utilité publique, l'application la plus étendue des forces et des richesses du pays ;

6<sup>o</sup> D'entretenir des relations suivies et un esprit de confraternité entre tous les membres de la société ;

7<sup>o</sup> De chercher et faire connaître à ses membres les positions et emplois vacants auxquels ils pourraient aspirer ;

8<sup>o</sup> Enfin, d'assister temporairement, dans la limite de ses ressources, ceux de ses membres qui seraient dans la nécessité de réclamer ce concours.

(Extrait des statuts adoptés en séance le 1<sup>er</sup> février 1850.)

## LA BIBLIOTHÈQUE DE LA SOCIÉTÉ

### DES INGÉNIEURS CIVILS DE FRANCE

Dès ses premiers travaux, la Société des I.C.F. s'est donné pour tâche de rassembler tous documents utiles à ses membres dans les différents domaines de l'art de l'ingénieur. Alimentée au départ par les sociétaires, elle s'est rapidement étoffée grâce à de nombreux échanges, d'importants dons de collections particulières (Fonds Flachbat, Eiffel, Varcollier, etc.) et les services de presse des principaux éditeurs scientifiques et techniques. Forte de 18 000 volumes en 1897, elle en comptait 110 000 (d'après les chiffres de la société elle-même) dont 650 collections de périodiques, lorsque, en 1978, la transformation de la Société des I.C.F. en Société des I.S.F. l'a amenée à s'en séparer pour mieux utiliser ses locaux dans le cadre de sa nouvelle vocation.

L'Écomusée de la Communauté Le Creusot-Montceau-les-Mines a accepté de la prendre en dépôt permanent dans sa quasi-intégralité. Elle est donc depuis 1980 accessible à la consultation des nombreux chercheurs en histoire des sciences, des techniques ou des entreprises qui profitent depuis lors de son incomparable richesse. Son champ d'application recouvre l'ensemble des sciences de l'ingénieur — industries mécaniques, génie civil, transports, métallurgie, industries chimiques et agricoles, organisation du travail et des entreprises, etc. — sur la période XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles, avec quelques incursions dans le XVIII<sup>e</sup> siècle et même le XVII<sup>e</sup>. L'accès en est largement ouvert aux intéressés qui peuvent trouver sur place toutes facilités de consultation (salles de travail, fichiers, ...) ou de reproduction (copieur A3/A4). Tous renseignements utiles peuvent être fournis par correspondance ou téléphone.

Sur l'histoire de cette bibliothèque scientifique et technique de tout premier ordre, on pourra consulter : «*La renaissance d'un important fonds documentaire d'histoire industrielle, la bibliothèque des I.C.F.*», par Bruno Jacomy, communication présentée au 108<sup>e</sup> Congrès des sociétés savantes, Grenoble 1983, à paraître prochainement au Comité des travaux scientifiques et techniques (3-5, bd. Pasteur, 75015 Paris).

Tous renseignements à :  
 Écomusée de la Communauté  
 Centre de documentation  
 Château de la Verrerie - BP 53  
 71202 Le Creusot.  
 Tél. : 16 (85) 55.01.11.

Une partielle de la bibliothèque ICF. ►





ANNEXE I :  
LISTE DES PRÉSIDENTS

		ORIGINE						SECTEUR D'ACTIVITÉ					OBSERVATIONS		
		E.C.P.	E.P.	E.M.	A.M.	Auto.	Univ.	Autre	C.F.	M.I.	M.E.	T.P.		M.I.P.	Autre
1848	FLACHAT Eugène														
1849	FLACHAT Eugène														
1850	FLACHAT Eugène														
1851	PERDONNET Auguste			///											
1852	FLACHAT Eugène														
1853	PETIET Jules														
1854	VIIGNER E.														
1855	MONY Stéphane														
1856	POLONCEAU Camille														
1857	CALLON Charles														
1858	FLACHAT Eugène														
1859	FAURE A.														
1860	VIIGNER E.														
1861	FLACHAT Eugène														
1862	TRESCA Henri														Expo. univ. Londres
1863	MORIN Arthur														
1864	PETIET Jules														
1865	SALVÉTAT A.														
1866	NOZO A.														
1867	FLACHAT Eugène														Expo. univ. Paris
1868	LOVE G.														
1869	ALCAN Michel														
1870	VUILLEMIN L.														
1871	YVON-VILLARCEAU A.														
1872	MULLER Emile													Architect. indust.	
1873	MOLINOS Léon														25 <sup>e</sup> anniv. S.I.C.F.
1874	JORDAN S.														
1875	LAVALLEY A.														
1876	RICHARD Louis														
1877	DION H. De													Architect. indust.	
1878	TRESCA Henri														Expo. univ. Paris
1879	FARCOT J.													Machines à vap.	
1880	GOTTSCHALK A.														
1881	MATHIEU H.														
1882	TRÉLAT Emile														
1883	MARCHÉ E.														35 <sup>e</sup> anniv. S.I.C.F.
1884	MARTIN L.														
1885	COMBEROUSSE C. de														
1886	HERSENT Hildevert														
1887	BRULL A.														
1888	REYMOND F.														
1889	EIFFEL Gustave														Expo. univ. Paris
1890	CONTAMIN Victor														
1891	POLONCEAU E.														
1892	BUQUET P.													Chimie	
1893	JOUSSELIN P.														
1894	DU BOUSQUET G.														
1895	APPERT Léon													Verre	
1896	MOLINOS Léon														
1897	LIPPMANN E.													Sondages	Install. rue Blanche
1898	LOREAU A.													Mécanique	50 <sup>e</sup> anniv. S.I.C.F.
1899	DUMONT G.														
1900	CANET G.													Artillerie	Expo. univ. Paris
1901	BAUDRY C.														
1902	SALOMON L.														
1903	BODIN P.														
1904	COURIOT H.														
1905	COISEAU L.														
1906	HILLAIRET A.													Electricité	
1907	CORNUAULT E.													Gaz	
1908	REUMAUX E.														
1909	BARBET E.														
1910	BERGERON J.													Géologie	
1911	CARPENTIER J.														
1913	REY L.													Froid	
1914	MERCIER Louis														
1915	GALL Henri													Chimie	
1916	GALL Henri													Chimie	
1917	GALL Henri													Chimie	
1918	GALL Henri													Chimie	
1919	HERDNER A.			///											
1920	GRUNER Edouard														
1921	CHAGNAUD Léon														
1922	LAUBEUF Max													Constr. navale	
1923	GUILLET Léon														75 <sup>e</sup> anniv. S.I.C.F.
1924	DELLOYE L.													Verre	

ANNEXE 1:  
LISTE DES PRÉSIDENTS

		ORIGINE						SECTEUR D'ACTIVITÉ					OBSERVATIONS		
		E.C.P.	E.P.	E.M.	A.M.	Auto.	Univ.	Autre	C.F.	M.I.	M.E.	T.P.		M.I.P.	Autre
1925	HERSENT G.														
1926	BACLÉ L.		■	■											
1927	JANET Paul														
1928	SOREAU Rodolphe													Aéronautique	
1929	MOUTIER Albert														
1930	CUVELETTE E.			■											
1931	MONTEIL C.	■												Thermodynamique	
1932	PORTEVIN Albert													Métallurgie	
1933	REY J.														
1934	FRÉMINVILLE Charles de													Org. travail	
1935	MARIAGE André													Transports	
1936	JACOBSON Alfred														
1937	GARNIER André													Const. mécanique	
1938	CAQUOT Albert													P.C.	
1939	BERR Raymond													Chimie industr.	
1940	BERR Raymond													Chimie industr.	
1941	HARLÉ Frédéric														
1942	COURNOT Jean													Aéronautique	
1943	LOUIS Jean														
1944	FIEUX Jean													Navigation	
1945	DEMARET Jean													+ Archi. industr.	
1946	CHALON Paul. A.														
1947	VERON Marcel													Thermique	
1948	FOUGEROLLE Jacques														Centenaire S.I.C.F.
1949	CAMBOURNAC Louis														
1950	BARIL Auguste														
1951	CHEVENARD P.														
1952	DARRIEUS Georges													Electricité	
1953	BAUDET Pierre														
1954	BASTIEN Paul														
1955	BLONDEL Fernand														
1956	FOURMENT Marcel													Administration	
1957	AILLERET Pierre													Electricité	
1958	FOUGEA Edouard													E.T.P.	
1959	EPRON Pierre														
1960	DOUGEROLLE Antonin														
1961	SALMON Pierre													Administration	
1962	AYCOBERRY André													Verre	
1963	AUBERT Jean													+ E.N.P.C.	
1964	BOUTRY Georges-Albert														
1965	SÉDILLE Marcel														
1966	GIBRAT Robert													Thermique	
1967	LEHMANN Gérard													Electricité	
1968	KÉRISEL Jean														
1969	BRUN Edmond													Aéronautique	
1970	PICARD Fernand													Automobile	
1971	AUBERT Roger													E.S.M.E. + E.S.E.	Electricité
1972	PETIET M.														
1973	BOURRIERES P.													+ P.C.	125 <sup>e</sup> anniv. S.I.C.F.
1974	PEYCHÈS Yvan														
1975	BÉZIER Pierre													+ E.S.E.	Automobile
1976	BARON Jean-Jacques													Nucléaire	
1977	BARON Jean-Jacques													Nucléaire	
1978	DEJOU Alexis													+ E.S.E.	Electricité I.C.F. ► I.S.F.

■ Formation principale.  
▨ Formation complémentaire.

Abréviations

E.C.P. Ecole centrale, Paris.  
E.P. Ecole polytechnique.  
E.M. Ecole des mines  
A.M. Ecoles des arts et métiers  
Auto. Ingénieur autodidacte.  
Univ. Formation universitaire  
C.F. Chemins de fer.  
M.I. Mines  
M.E. Métallurgie.  
T.P. Travaux publics.  
M.I.P. Membre de l'Institut ou prof. grande école.  
P.C. Ecole des ponts et chaussées.  
E.S.E. Ecole supérieure d'électricité.  
E.T.P. Ecole des travaux publics.  
E.N.P.C. Ecole nat. des ponts et chaussées.  
E.S.M.E. Ecole supérieure de mécanique et d'électricité.