

de temps à autre, les parties désagrégées; quant aux gros morceaux ils étaient chargés par les plongeurs dans de petites bennes en tôle et remontés ainsi au jour. La démolition totale de la maçonnerie cubant 500 mètres cubes n'a duré que 20 jours.

M. Brunet a employé le même procédé pour la démolition d'un grand paquebot, échoué à 10 mètres de profondeur d'eau, à l'embouchure de la Meuse, près de Rotterdam. L'enlèvement de la cheminée, des mâts, du pont par bandes de 10 à 12 mètres carrés, permit le sauvetage des appareils mécaniques placés sur le pont et des machines, sans détérioration.

Chauffage du terrain pour la culture de la vigne.

M. E. Salomon, viticulteur à Thomery, a fait à l'Exposition de la Société d'agriculture de France une exhibition de raisins de table qui a été très remarquée. Un fait important à signaler, c'est que les vignes qui les produisent sont cultivées en espalier à l'air libre. Pour arriver à la maturité parfaite et à la saccharification des jus, une température élevée est nécessaire. M. Salomon la réalise par la méthode suivante. D'une part il chauffe le sol, au moyen de drains de 0^m100 de diamètre, placés à 1 mètre de profondeur et distants entre eux de 8 à 10 mètres : des tuyaux d'aération partent de ces drains et s'élèvent au-dessus du sol de 45 en 45 mètres. On relève ainsi la température du sol de 5 à 6 degrés. D'autre part, on augmente l'utilisation de la chaleur solaire, en répercutant le rayonnement sur le sol, au moyen d'auvents mobiles de 1 mètre de largeur posés dès la fin d'août sur les chapereons des murs qui supportent les espaliers.

à l'École polytechnique; il en sortit dans les premiers rangs et devint élève de l'École des ponts et chaussées.

Nommé ingénieur à Pontivy, il fut attaché de 1846 à 1850 aux travaux de construction du canal de Nantes à Brest. De 1850 à 1859 il remplit à Quimper les fonctions d'ingénieur ordinaire; il entreprit durant cette période les études des chemins de fer de Bretagne. Entré en 1859 au service de la Compagnie d'Orléans, il fut attaché d'abord à la résidence de Vannes, au service des travaux du chemin de fer de Savenay à Landernau; il s'y distingua tout spécialement par la construction du grand viaduc d'Auray, gigantesque travail exécuté au milieu d'exceptionnelles difficultés.

En 1862, M. Sévène était élevé aux fonctions d'ingénieur en chef de la voie du réseau d'Orléans, et quelques années après la Compagnie lui confiait le double service de la voie et de la construction.

Vers la même époque M. Sévène était nommé à la chaire de chemins de fer à l'École des ponts et chaussées, et s'y montrait professeur aussi remarquable qu'il était ingénieur consommé.

En 1880, à la mort de M. Solacroup, directeur de la Compagnie d'Orléans, M. Sévène se trouva tout naturellement désigné pour lui succéder.

Du jour où il exerça ces nouvelles et hautes fonctions, avec l'autorité que chacun sait, on peut dire que l'amélioration du sort des nombreux agents de la Compagnie devint son principal souci; il fut heureusement secondé dans cette tâche par le Conseil d'administration. Sociétés coopératives d'alimentation, instruction facilitée aux enfants des employés en leur accordant le parcours gratuit jusqu'aux écoles, combinaison qui assure à tous les employés, après un temps de service déterminé, un capital ou une rente viagère bien supérieure aux retraites des employés de l'État, c'est à son initiative que tout cela est dû. M. Sévène savait exercer son autorité avec une fermeté paternelle qui maintenait tout à la fois le respect absolu de la discipline et lui conciliait tous les cœurs. Ses employés, qui connaissaient sa sollicitude à leur égard, l'aimaient comme un père; il jouissait parmi eux d'une popularité sans égale.

Suivant son désir, M. Sévène repose maintenant en Bretagne, son pays natal. Quatre discours ont été prononcés sur sa tombe: M. Rougier, ingénieur en chef, a parlé au nom de la Compagnie d'Orléans, M. Martin, successeur de M. Sévène dans sa chaire de professeur à l'École des ponts et chaussées, au nom de l'École, M. Cellier, au nom de la Chambre de commerce de Lorient, dont il est président, M. de Chamailard, au nom des nombreux amis de M. Sévène. Tous ont rendu hommage à l'éminent ingénieur et à l'habile administrateur, qui fut surtout et avant tout homme de bien.

NÉCROLOGIE

M. SÉVÈNE

M. Sévène, directeur de la Compagnie d'Orléans, est mort presque subitement, le 2 novembre: le Corps des ponts et chaussées et la Compagnie d'Orléans ont fait en lui une grande perte.

Né à Quimper le 23 décembre 1823, M. Sévène entra à 17 ans

BULLETIN MÉTÉOROLOGIQUE

MOIS D'OCTOBRE 1883

