

SÉNAT

Session ordinaire de 1914.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 50^e SÉANCE

Séance du mercredi 24 juin

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Vérification de pouvoirs. — Dépôt et lecture par M. Pauliat, au nom du 8^e bureau, d'un rapport sur l'élection sénatoriale du département du Nord. — Admission de M. Dron.
3. — Prise en considération de la proposition de loi de M. Henry Chéron, relative à l'insaisissabilité du mobilier des familles nombreuses. — Renvoi aux bureaux.
4. — Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1914.
Communication d'un décret désignant un commissaire du Gouvernement.
Ministère des travaux publics.
Discussion générale : MM. Poirrier, René Renault, ministre des travaux publics ; Belhomme.
Chap. 1^{er} : M. le ministre. — Adoption.
Chap. 2 à 10. — Adoption.
Chap. 11 : MM. Perreau, le ministre. — Adoption.
Chap. 12 à 22. — Adoption.
Chap. 23 : MM. Brager de La Ville-Moysan, le ministre. — Adoption.
Chap. 24 à 32. — Adoption.
Chap. 33 : MM. Perreau, le ministre. — Adoption.
Chap. 34 à 65. — Adoption.
Chap. 66 : MM. Chapuis, le ministre. — Adoption.
Chap. 67 à 86. — Adoption.
Chap. 87 : M. Léon Barbier. — Réservé.
Chap. 88 à 98. — Adoption.
Chap. 99 : MM. Hervey, le ministre. — Adoption.
Chap. 100 : MM. Bodinier, Le Cour Grandmaison, le ministre. — Adoption.
Chap. 101 à 108. — Adoption.
Budget des chemins de fer de l'Etat.
Discussion générale : MM. Jénouvrier, le ministre, Lhopiteau, Brager de La Ville-Moysan, Perreau, Léon Barbier, rapporteur ; Haigan, Dominique Delahaye et Gaudin de Villaine.
Ancien réseau :
Chap. 1 à 17. — Adoption.
Chap. 18 : MM. d'Estournelles de Constant, le ministre, le rapporteur. — Adoption.
Chap. 19 : MM. Lhopiteau, le rapporteur, le ministre. — Adoption.
Chap. 20 à 27. — Adoption.
Réseau racheté des chemins de fer de l'Ouest.
Chap. 1^{er} à 16. — Adoption.
Chap. 17 : MM. Brager de La Ville-Moysan, Claveille, directeur des chemins de fer de l'Etat, commissaire du Gouvernement. — Adoption.
Chap. 18 à 29. — Adoption.
Ministère des travaux publics.
Chap. 87 (précédemment réservé) : M. le rapporteur général. — Adoption.
5. — Dépôt, par M. Pontaille, d'un rapport, au nom de la 3^e commission d'intérêt local, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la perception d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Saavic (Seine-Inférieure).
Dépôt, par M. Dupont, de deux rapports, au nom de la Commission des finances, sur deux

projets de loi, adoptés par la Chambre des députés :

- Le 1^{er}, portant addition à l'article 65 de la loi de finances du 26 décembre 1903, relatif à l'exécution de services publics par les entrepreneurs de services réguliers de voitures automobiles subventionnés.
- Le 2^e, relatif à l'approbation de la convention conclue entre la caisse nationale d'épargne et la ville de Paris pour l'acquisition d'un terrain sur lequel sera édifié le bureau central des postes et des télégraphes du 9^e arrondissement et pour la location à la ville de Paris d'une partie de l'immeuble à construire.
6. — Règlement de l'ordre du jour.
Fixation de la prochaine séance au jeudi 25 juin.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOST

La séance est ouverte à deux heures et demie.

1. — PROCÈS-VERBAL

M. Faisans, l'un des secrétaires, donne lecture du procès-verbal de la précédente séance.

Le procès-verbal est adopté.

2. — VÉRIFICATION DE POUVOIRS

DÉPARTEMENT DU NORD

(M. Pauliat, rapporteur.)

M. le président. La parole est à M. Pauliat.

M. Pauliat, rapporteur. Au nom du 8^e bureau, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat le rapport sur l'élection sénatoriale du département du Nord.

M. le président. Veuillez donner lecture de votre rapport.

M. le rapporteur. Messieurs, les élections sénatoriales du 21 juin 1914 dans le département du Nord ont donné les résultats suivants :

Electeurs inscrits, 2,518.
Nombre des votants, 2,498.
Suffrages exprimés, 2,470, dont la majorité absolue est de 1,236.

Ont obtenu :

MM. Dron (Gustave).....	1.257 voix.
Mercier (Alfred).....	632 —
Delory (Gustave).....	467 —
Malaquin-Villette.....	105 —
Divers.....	9 —

M. Gustave Dron a été proclamé sénateur comme ayant réuni un nombre de voix au moins égal à la majorité absolue des suffrages exprimés et supérieur au quart des électeurs inscrits.

M. Dron remplissant les conditions d'âge et de nationalité exigées par la loi et aucune protestation n'étant jointe au dossier, votre 8^e bureau vous propose, en conséquence, de valider cette élection.M. le président. Je mets aux voix les conclusions du 8^e bureau.
(Ces conclusions sont adoptées.)

M. le président. En conséquence, M. Dron est admis comme sénateur du département du Nord.

3. — PRISE EN CONSIDÉRATION D'UNE PROPOSITION DE LOI RELATIVE AUX FAMILLES NOMBREUSES

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion sur la prise en considération de la proposition de loi de M. Henry Chéron relative à l'insaisissabilité du mobilier des familles nombreuses.

La commission conclut à la prise en considération de la proposition de M. Chéron.

Quelqu'un demande-t-il la parole?...
Je mets aux voix les conclusions de la commission.

(Ces conclusions sont adoptées.)

M. le président. En conséquence la proposition de loi est renvoyée aux bureaux.

4. — SUITE DE LA DISCUSSION DU BUDGET DE L'EXERCICE 1914

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1914.

J'ai à donner connaissance au Sénat d'un décret ainsi conçu :

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre de la marine,

« Vu l'article 6, paragraphe 2, de la loi constitutionnelle du 16 juillet 1875 sur les rapports des pouvoirs publics, qui dispose que les ministres peuvent se faire assister, devant les deux Chambres, par des commissaires désignés pour la discussion d'un projet de loi déterminé,

« Décrète :

« Art. 1^{er}. — M. le contre-amiral De Bon, sous-chef d'état-major général de la marine, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre de la marine au Sénat, dans la discussion du budget du ministère de la marine (1^{re} section) pour l'exercice 1914.

« Art. 2. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 23 juin 1914.

« R. POINCARÉ.

« Par le Président de la République :

« Le ministre de la marine,

« GAUTHIER. »

Messieurs, nous en sommes restés au budget du ministère des travaux publics.
La parole est à M. Poirrier.

M. Poirrier. Messieurs, la terrible catastrophe qui s'est produite à Paris le 15 du présent mois a provoqué dans toute la population parisienne une émotion considérable, comme vous le savez.

M. Le Breton. Et même en France.

M. Poirrier. Paris s'est associé au deuil des familles des victimes, comme nous nous y associons nous-mêmes. (Très bien ! très bien !)

Au nom de mes collègues du département de la Seine et au mien, je viens demander à M. le ministre des travaux publics quels sont les résultats de la première enquête qu'il a ordonnée. Je dis « la première », parce que je sais, monsieur le ministre, que vous venez de constituer une nouvelle commission, mais vous pouvez, dès maintenant, nous dire, je l'espère, quelle sont les causes de la récente catastrophe.

M. Gaudin de Villaine. Et les responsabilités !

M. Poirrier. Je ne vous interrogerai pas encore sur les mesures que vous comptez prendre, puisque l'enquête n'est pas achevée, mais je vous demanderai si vous pouvez nous donner l'assurance qu'on ne livre à la circulation dans Paris que des voies présentant toutes garanties de sécurité pour ceux qui en font usage. Sur ce point, une réponse aussi nette que possible est indispensable pour rassurer la population de Paris et des communes suburbaines et surtout les nombreux visiteurs qui viennent à Paris à l'époque actuelle de l'année, soit de

la France, soit de l'étranger ; parmi ces visiteurs, les uns voyagent pour leurs affaires, les autres pour leur plaisir. Il est nécessaire qu'à tous vous puissiez donner des assurances aussi réconfortantes que possible en ce qui concerne la sécurité de la circulation dans nos voies publiques. Cela est indispensable, notamment dans l'intérêt des commerçants parisiens qui reçoivent d'ordinaire, à l'époque actuelle de l'année, la visite d'un très grand nombre de clients nationaux ou étrangers. Non seulement il faut donner à tous ces visiteurs toute sécurité, mais il faudrait encore que le séjour dans la capitale leur fût rendu aussi agréable que possible. Or, il y a beaucoup à faire à ce dernier point de vue : il serait très désirable que des mesures fussent prises pour réduire au minimum l'encombrement de la voie publique. On ne peut plus parcourir 50 ou 100 mètres dans nos rues parisiennes sans être arrêté par des obstacles de toute nature. Cet état de choses ne peut se prolonger indéfiniment.

J'espère, monsieur le ministre, que votre réponse sera de nature à nous donner les satisfactions auxquelles ont droit tous les usagers de nos voies parisiennes. (*Très bien ! et applaudissements.*)

M. René Renoult, ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Je comprends à merveille le sentiment auquel a obéi M. Poirrier en me posant les questions auxquelles je vais m'empresse de répondre. Il m'a demandé d'indiquer, aussi exactement que je puis le faire, les mesures qui ont été prises immédiatement après cette terrible catastrophe, pour parer à ses premières conséquences. Il m'a demandé, ensuite et surtout, d'indiquer que la population parisienne peut, à l'heure actuelle, être rassurée sur le retour éventuel de pareils événements.

En ce qui concerne les mesures qui ont été immédiatement prises, je puis apporter quelques précisions au Sénat. Les services techniques de la ville de Paris se sont empressés de faire le nécessaire ; dès qu'il a été possible de descendre dans les excavations, on a procédé immédiatement à la fermeture des conduites qui avaient été rompues ; on a fait ébouler, dans l'intérêt de la circulation, les parties de la chaussée qui se trouvaient en porte-à-faux ; on a repris en sous-œuvre les fondations de certains immeubles dont la situation paraissait menaçante ; on a obturé les égouts ; on a soutenu les parties de ces égouts qui s'étaient rompues, et on a consolidé la voûte du chemin de fer métropolitain là où des fissures s'étaient produites.

Enfin, on a poursuivi, avec toute l'activité possible, le travail de déblaiement des excavations qui, d'après les renseignements que l'on m'a fournis ce matin, seront comblées sous peu de jours.

On m'a demandé, d'autre part, en ce qui concerne la construction même de la ligne du métropolitain, si les événements qui viennent de se produire étaient de nature à déterminer un retard important. Je ne le crois pas. La ligne du Trocadéro n'a pas été interrompue entre le Trocadéro et la rue Clément-Marot ni dans la majeure partie de la rue de la Boétie, ni au boulevard Haussmann, au delà de la rue de Mogador. A l'avenue Montaigne et à l'avenue d'Antin, le travail a été progressivement repris au bout de quatre jours. Dans l'excavation de l'avenue d'Antin, le déblaiement durera environ quinze jours, puis on travaillera à ciel ouvert pour reconstruire aussi rapidement que possible la voûte qui s'est écroulée.

Dans l'excavation de Saint-Philippe-du-Roule, le déblaiement est très avancé et le remblaiement total de la fouille durera de six semaines à deux mois environ. Dans l'excavation de la place Saint-Augustin, l'égoût qui s'était effondré a été reconstruit. Le remblaiement durera une huitaine de jours, le pavage une quinzaine de jours.

Au boulevard Haussmann, les ouvrages du métropolitain n'ont pas subi d'avaries sérieuses.

Enfin, en ce qui concerne l'excavation de la rue du Havre, le remblaiement durera, d'après les renseignements qui m'ont été donnés, de six semaines à deux mois.

Messieurs, l'honorable M. Poirrier me disait tout à l'heure : « Pouvez-vous indiquer avec exactitude les causes véritables de l'accident ? »

Je puis, en tout cas, messieurs, donner les indications déjà précises qui m'ont été fournies par deux techniciens que, dès la première heure, j'ai chargés de me renseigner, et qui sont, l'un inspecteur général des ponts et chaussées, M. Meunier, et l'autre, M. Bodin, un éminent professeur à l'école centrale des arts et manufactures.

Au bout de quelques jours, ces deux hommes de l'art, parfaitement expérimentés, ont été en état de me donner les indications suivantes sur le mécanisme de l'accident. D'après leurs appréciations, des égouts secondaires, qui avaient été déchaussés par l'effet des travaux effectués à proximité se sont rompus sur plusieurs points. Sous la poussée des eaux amenées par un orage d'une violence exceptionnelle, les eaux se sont répandues dans les terres avoisinantes qui sont très meubles, très sablonneuses, et, les terres ainsi enlevées ne soutenant plus la chaussée, des effondrements se sont produits en plusieurs endroits.

Voilà, messieurs, je le répète, les indications qui m'ont été données par M. Meunier et par M. Bodin.

Messieurs, l'honorable M. Poirrier me demandait il y a un instant : « Quelles sont les mesures qui ont été prises et qui dès maintenant peuvent donner à la population parisienne le sentiment d'une sécurité nécessaire ? » Ces mesures, indépendamment des travaux immédiats que j'ai indiqués il y a quelques instants, se poursuivent sous la direction des services techniques de la ville de Paris. J'ai cru devoir, à la suite de nouveaux affaissements qui se sont produits...

MM. Brager de La Ville-Moysan et Gaudin de Villaine. Hier soir encore !

M. le ministre. Il s'en est produit, en effet, hier soir encore.

...j'ai cru devoir attirer l'attention de M. le préfet de la Seine sur ces incidents nouveaux. Je l'ai fait par une dépêche du 18 juin, lui recommandant de prendre les dispositions nécessaires pour que ces effondrements, ces affaissements ne puissent pas se reproduire et se généraliser.

D'autre part, messieurs, ayant reçu des deux techniciens dont je viens de parler des indications sur des mesures de précaution et de prudence qu'ils considèrent comme utiles, en tout état de cause, je n'ai pas cru devoir garder pour moi-même cette communication, et j'en ai fait l'objet d'une autre dépêche que j'ai adressée, le 22 juin, à M. le préfet de la Seine, dépêche dans laquelle je lui demande de bien vouloir tenir compte immédiatement des indications d'ordre pratique qui m'ont été fournies par MM. Meunier et Bodin.

Permettez-moi, messieurs — ce sera une lecture assez courte — de vous indiquer en quoi consistent ces mesures :

« **Le ministre des travaux publics, à M. le préfet de la Seine.**

« MM. Meunier, inspecteur général des ponts et chaussées, et Bodin, professeur à l'école centrale, les deux techniciens que j'ai chargés de me renseigner sur les accidents survenus le 15 juin courant sur le parcours de la ligne métropolitaine en construction Trocadéro-Opéra, m'ont fourni un premier rapport dont il me paraît utile de vous signaler les conclusions ci-dessous que je reproduis textuellement :

« Mais les précautions observées et les procédés employés pour les consolidations des ouvrages existant près des points particuliers visés ci-dessus n'ont pas été suffisants pour assurer leur entière stabilité pendant l'exécution des travaux, lors d'importantes venues d'eau. Il est donc certain qu'il s'impose en de tels points des consolidations et des renforcements plus importants que ceux faits jusqu'ici pour assurer la stabilité de tous les ouvrages voisins du tunnel en cours d'exécution.

« Il y a lieu d'ajouter qu'en tout cas il semble, sauf étude approfondie, que la gravité des conséquences des affaissements futurs peut être considérablement diminuée par l'emploi des dispositions telles que celles énumérées ci-dessous :

« D'une part, lorsque des travaux souterrains importants doivent être exécutés sous une voie pavée de bois, on pourrait, avant tout commencement des travaux, déposer sur toute l'étendue de ces travaux le pavage de bois, démolir et enlever complètement la forme en béton sur laquelle il repose, puis refaire un pavage ordinaire sur aire de sable. On éviterait ainsi que la forme en béton ne constituât une sorte de couvercle ou de dalle masquant l'excavation inférieure jusqu'au moment où cette excavation, devenant très importante, cause une catastrophe. On s'apercevrait alors des tassements successifs à mesure qu'ils se produiraient... »

M. Gaudin de Villaine. On aurait dû prévoir cela plus tôt.

M. le ministre. « En second lieu, il serait très prudent d'exécuter le plus souvent possible les travaux à ciel ouvert, malgré la gêne que ce mode pourrait imposer aux riverains et à la circulation.

« D'autre part, pour atténuer autant que possible cette gêne, et même pour le cas où les travaux ne seraient pas faits à ciel ouvert, on pourrait employer des platelages servant à recouvrir les zones susceptibles de donner lieu à quelques craintes du fait des travaux souterrains qui s'y exécuteraient.

« Enfin, à la première inquiétude motivée, soit par suite des travaux, soit par un orage, les agents des services techniques devraient faire prendre, et en cas d'urgence pouvoir prendre d'eux-mêmes, immédiatement et sans hésitation, les mesures de police jugées nécessaires au-dessus et aux abords des points présumés dangereux, en vue de mettre le public à l'abri des conséquences d'un incident de chantier toujours possible quelles que soient les précautions prises. »

« Je vous prie de me faire savoir si vous n'estimez pas qu'il y ait lieu de tenir compte immédiatement de ces observations.

« J'ai en outre été surpris d'apprendre que les égouts mis hors de service n'avaient été barrés qu'à moitié de leur hauteur, ce qui n'a pas suffi étant donné l'abondance des eaux de l'orage.

« Je désirerais savoir s'il y a des raisons pour opérer ainsi et, dans le cas contraire, apprendre que les barrages ont été sans

tarder relevés de façon à obtenir complètement les égoûts à mettre hors de service. »

Tels sont, messieurs, les termes des recommandations pressantes, comme vous le voyez, que j'ai cru devoir adresser à M. le préfet de la Seine, après avoir reçu des techniciens que j'ai désignés les indications utiles et précises dont je viens de vous donner connaissance.

Voilà, messieurs, l'ensemble des mesures qui ont été prises depuis que se sont produits ces déplorable événements.

J'ajoute d'un mot, messieurs, que j'ai cru devoir, d'autre part, organiser un contrôle des services municipaux qui sont chargés de la construction du métropolitain, contrôle qui, en l'état de choses actuel, n'existe pas.

Le service départemental des ponts et chaussées ne se préoccupe pas, en fait, de la surveillance et du contrôle des travaux d'infrastructure du chemin de fer métropolitain qu'exécute le service municipal; il se borne actuellement à assurer le contrôle de l'exploitation. Il me paraît utile qu'ils étendent leur surveillance à la construction; il en résultera une garantie utile et intéressante que j'ai prescrit immédiatement de réaliser.

D'autre part, étant donné que les travaux dont il s'agit sont soumis, aux termes des lois de 1880 et de 1913, à la surveillance et au contrôle du préfet de la Seine, sous l'autorité du ministre des travaux publics, j'ai considéré comme nécessaire que les pouvoirs du ministre des travaux publics répondissent effectivement à une réalité. C'est dans cet esprit que j'ai décidé d'organiser une inspection de ce service départemental de contrôle, qui va être assuré, désormais, dans les conditions que je viens d'indiquer, par le personnel des ponts et chaussées du département de la Seine.

M. Gaudin de Villaine. Il faut de l'unité dans la direction.

M. le ministre. Je ne puis évidemment m'autoriser des mesures que je viens d'indiquer et qui ont déjà été prises, pour déclarer péremptoirement aujourd'hui que la sécurité est tout à fait absolue. Je le crois, messieurs, mais j'attends encore le résultat des travaux qui vont commencer dès demain, d'une commission d'enquête que j'ai instituée sous la présidence d'un honorable sénateur, et dans laquelle se trouvent des membres du Parlement, des membres du conseil municipal, des entrepreneurs, des représentants des syndicats ouvriers et enfin d'un certain nombre de techniciens au nombre desquels se trouvent MM. Meunier et Bodin, dont j'ai déjà parlé.

Cette commission va sans délai entreprendre ses travaux. Je me permettrai de lui demander de les poursuivre avec la plus grande diligence. Le conseil municipal de Paris, délibérant sur cette question, a cru devoir attendre, en ce qui le concerne, les résultats de l'enquête ordonnée par le Gouvernement. Nous sommes, en effet, pour quelque temps encore, dans une période d'attente où la prudence impose, je viens de l'expliquer, un certain nombre de précautions.

D'après les renseignements qui me sont fournis quotidiennement, ces précautions me paraissent avoir été prises. Je les crois susceptibles de donner à la population parisienne, ainsi que tout à l'heure l'honorable M. Poirier en exprimait le vœu, les apaisements dont elle a besoin et de lui rendre ses sentiments nécessaires et légitimes de confiance et de sécurité. *(Très bien! très bien! et applaudissements.)*

M. Gaudin de Villaine. Et les responsabilités?

M. Le Breton. Il n'y aura pas de sanc-

tion pour les erreurs qui ont été commises?

M. Belhomme. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Belhomme.

M. Belhomme. Je prie le Sénat de m'autoriser à profiter de la discussion générale du budget du ministère des travaux publics pour appeler l'attention de M. le ministre sur deux questions qui intéressent son ministère.

Le Sénat connaît déjà la première question; j'ai eu l'occasion de l'en entretenir, il y a deux ou trois ans, à cette tribune. Il s'agit de la lenteur avec laquelle on exécute la ligne de Villeneuve à Falguyrat. J'ai rappelé au Sénat que cette ligne était à l'étude depuis 1879, il y a trente-cinq ans; qu'on en a commencé la construction il y a une dizaine d'années, et que, à l'époque où j'en entretenais la Haute Assemblée, il n'y avait déjà que 5 kilomètres de faits, en plateforme seulement.

Nous étions menacés de voir la construction de cette ligne durer indéfiniment; mais, à la suite de mon intervention à cette tribune, le ministre d'alors, notre excellent collègue, M. Jean Dupuy, voulut bien prendre les mesures nécessaires pour faire activer les études.

Grâce à l'activité d'un nouveau personnel et d'un nouvel ingénieur en chef, prêchant d'exemple, ces études ont été terminées l'année dernière. Tous les projets sont dressés et approuvés; le projet pour les expropriations a été également approuvé, et les formalités préliminaires ont été remplies depuis huit ou dix mois.

Cependant, le jury d'expropriation n'a pas encore été réuni. Il paraît que cela tient au service spécial des expropriations. Il faudrait cependant en finir. Nos populations sont vraiment irritées de voir que cette situation se continue indéfiniment, et j'appelle tout particulièrement l'attention du ministre des travaux publics sur la nécessité de procéder à ces expropriations qui permettront de mettre en adjudication les travaux, puisque tous les projets sont prêts et approuvés.

Sur un second point, d'un caractère moins général, j'appelle aussi l'attention de M. le ministre des travaux publics. Il s'agit de la nécessité qu'il y aurait à faire une rectification dans une côte très raide de la route nationale n° 111 qui traverse notre département.

Nous dépensons beaucoup d'argent pour faire des routes de tourisme. C'est très bien, et j'y applaudis. Mais encore faudrait-il que les routes réservées à notre industrie nationale fussent d'une fréquentation facile. Or, la route dont je parle présente, aux abords de la ville de Fumel, des rampes qui vont jusqu'à 11 centimètres par mètre, en certains points, alors que le ministère de l'intérieur n'approuve les projets de chemins vicinaux que lorsque les pentes sont inférieures à six ou sept centimètres. Nous avons une route nationale qui a 9, 10 et 11 centimètres de pente par mètre.

Il y a là une situation qui ne peut durer. d'autant plus qu'il s'agit d'un des points du département les plus fréquentés par les lourds chargements.

Le conseil municipal de Fumel s'est préoccupé de cette situation et a offert une subvention de 10,000 fr. pour la rectification nécessaire. Je me plains à penser que le département interviendra à son tour.

Le projet qui a été étudié s'élevant à 85,000 fr., l'ingénieur chargé de ce service n'a pas cru devoir le proposer à son administration.

Quelle que soit la somme à dépenser, j'estime que c'est là une réparation extrêmement nécessaire.

De nouveau, j'appelle la bienveillance de M. le ministre sur cette question. *(Très bien! très bien!)*

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Messieurs, en ce qui concerne la ligne de Villeneuve-sur-Lot à Falguyrat, dont vient de parler l'honorable M. Belhomme, j'indique que les travaux ont été effectivement retardés par diverses circonstances d'origine multiple. Ils ont, depuis quelque temps, repris avec une allure satisfaisante.

Quant aux expropriations, elles vont être poursuivies avec l'activité nécessaire.

En ce qui touche la rectification de la route nationale n° 111, j'indique à M. Belhomme que je ferai très volontiers étudier par des services compétents la question à laquelle il s'intéresse, sous la réserve que le fonds de concours dont il a parlé soit suffisant. *(Très bien!)*

M. Belhomme. Je remercie M. le ministre de cette déclaration.

M. le président. Je donne lecture des chapitres:

3^e partie. — Services généraux des ministères.

Dépenses ordinaires.

§ 1^{er}. — Personnel.

« Chap. 1^{er}. — Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale, 1,296,300 fr. »

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Sur le chapitre 1^{er} je voudrais faire une simple observation. Par suite d'une erreur matérielle, une somme de 2,625 fr., nécessaire pour assurer la pérennité des traitements du petit personnel de l'administration centrale du ministère, a été omise. Il ne peut pas être question de revenir sur la dotation du chapitre et l'administration assurera cette année la pérennité par des disponibilités du chapitre lui-même. Mais je crois devoir faire l'observation cependant, parce que, dans le budget de 1915, on trouvera, au chapitre 1^{er}, deux fois la somme de 2,625 fr. pour le même objet.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 1^{er}?

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Chap. 2. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale, 84,200 fr. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3. — Frais d'application de la loi du 15 juin 1903 sur les distributions d'énergie électrique. — Personnel de l'administration centrale. — Traitements, 18,500 fr. » — *(Adopté.)*

« Chap. 4. — Frais d'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique. — Personnel de l'administration centrale. — Allocations et indemnités diverses, 1,523 fr. » — *(Adopté.)*

« Chap. 5. — Frais de déplacement du personnel de l'administration centrale, 5,000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 6. — Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées. — Traitements, 3 millions 350,100 fr. » — *(Adopté.)*

« Chap. 7. — Personnel des ingénieurs des

ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses, 67,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 8. — Traitement d'un inspecteur général. — Contrôle des distributions d'énergie électrique, 15,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 9. — Ecole nationale des ponts et chaussées et services annexes. — Personnel. — Traitements, 247,175 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 10. — Ecole nationale des ponts et chaussées et services annexes. — Personnel. — Allocations et indemnités diverses, 12,645 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 11. — Personnel des sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées. — Traitements, 7,045,410 fr. »

M. Perreau. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Perreau.

M. Perreau. Le corps des conducteurs et des sous-ingénieurs des ponts et chaussées remercie le Gouvernement et la commission des finances d'avoir incorporé dans le budget leur augmentation de traitement. Ils n'ont qu'à se féliciter de cette augmentation. Ils ne réclameraient rien, si M. le rapporteur général n'avait pas incorporé, dans le chapitre 11, une péréquation qui vient gêner considérablement le mode d'avancement des conducteurs et des sous-ingénieurs des ponts et chaussées.

Je demande à M. le ministre de vouloir bien ne pas tenir compte des observations que la commission des finances du Sénat a faites en incorporant dans le corps du budget ce chapitre qui vient modifier d'une façon complète et absolue le mode habituel d'avancement attribué à ce personnel.

M. Peytral, président de la commission des finances. On l'a augmenté précisément en raison des difficultés de l'avancement.

M. Perreau. Si on maintient la péréquation telle qu'elle est établie par la modification apportée par M. le rapporteur général, on jette une perturbation considérable dans ce personnel et l'on finit par embouteiller le personnel inférieur, qui n'aura pas du tout l'avancement qu'il est en droit d'attendre.

J'appelle l'attention de M. le ministre des travaux publics sur cette question. Je connais son dévouement à la cause de ce personnel si intéressant et je ne doute pas que, avec l'esprit démocratique qui l'anime, il donne satisfaction aux observations que je viens de présenter et qui sont celles de ce corps si digne de l'attention des pouvoirs publics.

M. le ministre des travaux publics. Je remercie l'honorable M. Perreau de bien vouloir me faire confiance dans les termes aimables qu'il vient d'employer à mon égard. Il demande la péréquation de toutes les classes de sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, exception faite de la classe exceptionnelle, c'est-à-dire qu'il demande que toutes les classes aient le même nombre d'agents. Les raisons qu'il invoque sont évidemment très sérieuses et très plausibles; elles n'avaient pas échappé à mon administration, et c'est seulement devant les observations présentées par le département des finances pour des raisons d'économie, que le système qui est exprimé aujourd'hui dans le rapport de M. Gérard avait été voté. Il y a, en effet, une dépense supplémentaire à envisager du fait de la proposition suggérée par l'honorable M. Perreau; mais il me semble que nous pourrions la trouver dans l'achèvement de la réforme entreprise en 1912, qui doit aboutir à la transformation d'un certain nombre d'emplois de conducteurs en autant d'emplois d'adjoints techniques. De cette manière, nous pourrions, je crois, donner satisfaction au désir de l'honorable M. Perreau.

M. Perreau. Je vous remercie de cette promesse, monsieur le ministre.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 11.

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 11 est adopté.)

M. le président. « Chap. 12. — Personnel des sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses, 609,200 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 13. — Personnel des ingénieurs des mines. — Traitements, 609,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 14. — Personnel des ingénieurs des mines. — Allocations et indemnités diverses, 17,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 15. — Missions d'études et stages pratiques à l'étranger des ingénieurs des ponts et chaussées et des ingénieurs des mines. — Traitements, 80,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 16. — Missions d'études et stages pratiques à l'étranger des ingénieurs des ponts et chaussées et des ingénieurs des mines. — Dépenses diverses, 20,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 17. — Subvention à l'école nationale supérieure des mines, 300,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 18. — Subvention à l'école nationale des mines de Saint-Etienne, 93,300 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 19. — Ecoles des maîtres mineurs d'Alais et de Douai. — Traitements, 24,400 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 20. — Ecoles des maîtres mineurs d'Alais et de Douai. — Bourses, subventions, allocations diverses, 16,810 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 21. — Personnel des sous-ingénieurs et contrôleurs des mines. — Traitements, 533,075 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 22. — Personnel des sous-ingénieurs et contrôleurs des mines. — Allocations et indemnités diverses, 54,490 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 23. — Personnel des adjoints techniques et des dames sténo-dactylographes employées dans les bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. — Traitements, 4,262,360 fr. »

La parole est à M. Brager de La Ville-Moysan.

M. Brager de La Ville-Moysan. Messieurs, ce chapitre 23 a été relevé, cette année, d'une somme de 270,710 fr. destinée pour une faible part à la création d'emplois nouveaux, et, pour la plus grande partie, à des améliorations de traitements. La commission des finances propose le maintien du chiffre adopté par la Chambre des députés, et ce n'est pas sur le chiffre proposé que vont porter mes observations.

Ce que je voudrais, c'est obtenir de M. le rapporteur des éclaircissements sur le point que voici.

A la Chambre des députés, le rapporteur du budget des travaux publics, en proposant cette augmentation de 270,710 fr., a tenu à spécifier que ce n'était qu'une première étape, et que des augmentations similaires seraient accordées au personnel des adjoints techniques dans les trois années qui vont venir. Le rapport qui nous est distribué ne nous donne aucune indication sur les intentions de la commission des finances à cet égard; je pose à M. le rapporteur du budget des travaux publics la question de savoir si, de même que son collègue de la Chambre, il estime que l'amélioration votée pour cette année doit être complétée par des augmentations similaires réparties sur les trois prochains exercices à venir.

M. le ministre des travaux publics. Je réponds à l'honorable M. Brager de La Ville-Moysan qu'il n'y a aucun doute; l'augmentation de 400 fr. des traitements des agents

techniques sera répartie sur quatre années. Par conséquent, au cours des trois exercices qui vont suivre, une augmentation semblable à celle qui figure au budget en discussion, figurera dans les propositions du Gouvernement au profit des adjoints techniques.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 23 ?

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 23 est adopté.)

M. le président. « Chap. 24. — Personnel des adjoints techniques et des dames sténo-dactylographes employées dans les bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. — Allocations et indemnités diverses, 653,030 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 25. — Agents temporaires et auxiliaires. — Salaires, 346,100 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 26. — Agents temporaires et auxiliaires. — Allocations et indemnités diverses, 49,400 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 27. — Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime. — Traitements, 372,850 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 28. — Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime. — Allocations et indemnités diverses, 117,550 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 29. — Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, pontiers, barragistes, etc.). — Traitements, suppléments de traitements et indemnités diverses permanentes, 3,139,140 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 30. — Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, pontiers, barragistes, etc.). — Indemnités diverses non permanentes, frais de changement de résidence, secours, etc., 144,600 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 31. — Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Traitements, suppléments de traitements et indemnités diverses permanentes, 812,570 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 32. — Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Indemnités diverses non permanentes, frais de changement de résidence, secours, etc., 20,940 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 33. — Personnel des phares et balises. — Traitements, suppléments de traitements et indemnités diverses permanentes, 906,900 fr. »

La parole est à M. Perreau.

M. Perreau. J'appelle la bienveillance de M. le ministre des travaux publics sur les indemnités diverses permanentes accordées aux agents baliseurs du service des phares. L'administration a accordé une série d'indemnités de résidence au personnel des baliseurs de phares pour Dunkerque, Honfleur et Saint-Nazaire, oubliant ainsi les baliseurs de Granville, de Brest, de la Rochelle et de Royan. Il y a là une anomalie évidente qui oblige ce personnel à protester.

La cherté de la vie en France est égale pour tous. Elle a augmenté dans les mêmes proportions pour tout le monde. Je demande donc à M. le ministre de vouloir bien, pour 1915, inscrire au budget une indemnité de résidence pour le personnel des phares et balises que je viens d'énumérer. Cela est d'autant plus juste que les agents des ports, cantonniers, éclusiers, maîtres de port touchent ces indemnités de résidence.

Il y a là une anomalie qui ne tient pas debout, si l'on considère que les villes comme Royan et la Rochelle sont des stations balnéaires où la vie est très chère pendant la période d'été.

Je demande donc à M. le ministre de vouloir bien accorder des indemnités de résidence à tous les équipages des baliseurs de France.

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Je vais avoir, cette fois encore, le plaisir de donner satisfaction à l'honorable M. Perreau.

Il demande que le bénéfice de certaines indemnités de résidence qui a été accordé au personnel des bâtiments baliseurs d'un certain nombre de ports, Dunkerque, Saint-Nazaire, le Havre et Honfleur, soit étendu à d'autres ports, parmi lesquels la Rochelle, où, d'après l'honorable sénateur, la vie est tout aussi chère que dans les ports qui, jusqu'à présent, ont été favorisés.

Je crois que la demande de M. Perreau mérite d'être prise en considération, et je lui indique que les crédits nécessaires pour lui donner satisfaction, soit 10,000 fr., figurent dans les propositions que mon département a adressées au ministre des finances. J'insisterai auprès de mon collègue pour qu'il veuille bien adhérer, comme moi-même, à la proposition de l'honorable sénateur. *(Très bien !)*

M. Perreau. Je remercie M. le ministre de sa réponse.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 33.

(Le chapitre 33 est adopté.)

M. le président. « Chap. 34. — Personnel des phares et balises. — Indemnités diverses non permanentes, frais de changement de résidence, secours, etc., 90,780 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 35. — Indemnités aux gardes-ports sortis de fonctions, 7,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 36. — Directeur, contrôleurs généraux et inspecteurs du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer. — Traitements, 252,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 37. — Directeur, contrôleurs généraux et inspecteurs du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses, 3,700 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 38. — Personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer. — Traitements, 851,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 39. — Personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses, 93,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 40. — Personnel des contrôleurs des comptes et des contrôleurs du travail. — Traitements, 112,750 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 41. — Personnel des contrôleurs des comptes et des contrôleurs du travail. — Allocations et indemnités diverses, 17,700 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 42. — Personnel de service attaché aux bureaux du contrôle des chemins de fer. — Traitements, 30,600 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 43. — Personnel de service attaché aux bureaux du contrôle des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses, 4,138 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 44. — Personnel spécialisé du contrôle des distributions d'énergie électrique. — Traitements, 12,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 45. — Personnel spécialisé du contrôle des distributions d'énergie électrique. — Allocations et indemnités diverses, 2,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 46. — Personnel spécialisé en vue des examens de capacité pour la conduite des automobiles. — Traitements, 19,380 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 47. — Personnel spécialisé en vue des examens de capacité pour la conduite

des automobiles. — Allocations et indemnités diverses, 3,920 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 48. — Personnel de l'inspection des contrôles locaux de l'exploitation et du travail des voies ferrées d'intérêt local. — Traitements, 31,900 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 49. — Personnel de l'inspection des contrôles locaux de l'exploitation et du travail des voies ferrées d'intérêt local. — Allocations et indemnités diverses, 3,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 50. — Frais généraux de l'inspection des contrôles locaux de l'exploitation et du travail des voies ferrées d'intérêt local, 15,100 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 51. — Frais généraux du service des ponts et chaussées, 1,235,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 52. — Frais généraux du service de surveillance de la pêche sur les canaux et les cours d'eau navigables canalisés, 12,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 53. — Frais de tournées des contrôleurs des comptes et des contrôleurs du travail, 37,740 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 54. — Frais généraux du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer et canaux concédés, 494,440 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 55. — Frais généraux du service de surveillance des mines, minières, carrières et appareils à vapeur, 272,840 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 56. — Frais généraux du contrôle des distributions d'énergie électrique, 310,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 57. — Frais généraux occasionnés par les examens de capacité pour la conduite des automobiles, 40,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 58. — Nivellement général de la France. — Frais généraux de personnel, 17,800 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 59. — Carte géologique de la France. — Frais généraux de personnel et frais de tournées des collaborateurs, 42,750 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 60. — Secours aux anciens fonctionnaires et agents, aux anciens ouvriers en régie, aux veuves, orphelins, etc. — Subventions à des sociétés ou à des œuvres intéressant le service du ministère, 490,000 francs. » — (Adopté.)

§ 2. — Entretien.

« Chap. 61. — Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale, des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines; des comités et commissions, 154,473 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 62. — Matériel et dépenses diverses de l'école des ponts et chaussées et de ses services annexes, 59,380 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 63. — Frais des bureaux des services des ponts et chaussées, 895,400 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 64. — Frais des bureaux des services des mines, 92,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 65. — Impressions et publications de l'administration des travaux publics. — Documents financiers. — Abonnements. — Annales des ponts et chaussées et des mines. — Achats d'ouvrages et de cartes. — Reliures, 443,700 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 66. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires, 36 millions de francs. »

M. Chapuis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Chapuis.

M. Chapuis. Messieurs, la Chambre des députés a voté, sur la proposition de la commission du budget, une augmentation de 1,731,000 fr. pour l'entretien des routes.

J'estime que c'est un effort insuffisant, car l'état actuel de nos routes nationales et de nos routes en général est défectueux *(Très bien !)*, tellement défectueux qu'il faudra, si l'on n'y prend garde, dépenser à brève échéance des sommes considérables pour les remettre en état. On prévoit pour bientôt une augmentation de 2 ou 4 millions, ce qui porterait le crédit à 38 ou 40 millions. Je crains que, si l'on attend trop longtemps, la dépense à effectuer ne soit même de beaucoup supérieure à celle que l'on prévoit pour l'avenir.

Je signalerai d'une façon plus particulière la situation des routes dans les départements frontiers. Comme je l'ai déjà fait remarquer dans plusieurs occasions, tous les départements de l'Est devraient avoir des contingents supérieurs, attendu qu'au point de vue de la défense nationale il est bon, il est nécessaire d'avoir des routes en parfait état d'entretien. Or, avec les crédits actuels, ce desideratum ne peut pas être réalisé.

Ce que je demande, ce n'est pas uniquement une augmentation de crédit pour les routes de nos départements; je demande que des mesures soient prises pour toutes les routes de France en général, et, plus spécialement, qu'on veille à ce que celles des départements frontiers soient en état suffisant de réflexion pour assurer d'une façon sérieuse la défense nationale au jour de la déclaration de guerre. *(Très bien! très bien! et vifs applaudissements sur un très grand nombre de bancs.)*

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Je suis en complet accord avec l'honorable M. Chapuis sur la nécessité de remédier à la situation dans laquelle se trouvent actuellement les routes nationales.

M. Chapuis vient d'indiquer que l'augmentation de crédits qui figure au budget de 1914 et qui s'élève à 1,731,000 fr., ce qui portera le crédit du chapitre à 36 millions, est insuffisante pour remédier à la situation qu'il déplore. Je suis, sur ce point encore, en conformité de vues avec l'honorable M. Chapuis, mais je crois devoir lui signaler que, dans les prévisions budgétaires pour l'exercice 1915, figure une proposition de crédit de 8 millions, lesquels doivent être affectés à des dépenses exceptionnelles pour nos routes; j'ajoute que, dans l'intention de l'administration, ce crédit devra être renouvelé pendant une série d'années pour permettre de réaliser progressivement tout le travail que nécessite la mise en état satisfaisant de nos routes nationales.

Le Gouvernement a, en même temps, l'intention de demander un impôt spécial frappant les automobiles, notamment les automobiles de poids lourd. Il va, dans ce but, déposer à nouveau un projet qui avait été déposé par le précédent Gouvernement au cours de la dernière législature et qui institue une taxe nouvelle sur les automobiles.

Telles sont, messieurs, les intentions de l'administration qui, je le répète, se trouve en complet accord avec l'honorable M. Chapuis. *(Très bien!)*

M. Chapuis. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 66 ?
Je le mets aux voix.

(Le chapitre 66 est adopté.)

M. le président. « Chap. 67. — Entretien

des chaussées de Paris, 3 millions de francs.» — (Adopté.)

« Chap. 68. — Navigation intérieure. — Rivières et canaux. — Entretien et réparations ordinaires, 10,900,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 69. — Réfection du souterrain de Mauvages sur le canal de la Marne au Rhin, 2 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 70. — Ports maritimes. — Travaux ordinaires. — Entretien et réparations ordinaires, 8,523,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 71. — Phares, fanaux, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires, 1,574,350 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 72. — Exploitation en régie des formes de radoub dans les ports maritimes, 102,400 fr. » — (Adopté.)

§ 3. — Dépenses diverses.

« Chap. 73. — Matériel des mines. — Frais d'études, de missions et d'expériences concernant l'hygiène et la sécurité dans les mines, frais de sauvetage. — Etudes et travaux connexes, intéressant l'industrie minière, 11,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 74. — Comité de contentieux et comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures. — Frais judiciaires autres que ceux relatifs aux expropriations et au règlement des travaux. — Frais de procédure de déchéance et de mise en adjudication des concessions minières inexploitées, 40,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 75. — Bonification des pensions de retraites des agents temporaires et agents auxiliaires assimilés, 98,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 76. — Bonifications des pensions de retraite des cantonniers de l'Etat, 501,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 77. — Médailles aux cantonniers et agents inférieurs de l'administration des travaux publics et aux agents des chemins de fer d'intérêt général, 30,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 78. — Participation de la France dans les dépenses de l'office central des transports internationaux par chemins de fer et du congrès international des chemins de fer, 21,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 79. — Participation de la France dans les dépenses de l'association internationale permanente des congrès de navigation et office national de la navigation, 35,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 80. — Participation de la France dans les dépenses de l'association internationale permanente des congrès de la route et office national du tourisme, 56,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 81. — Encouragements à la navigation aérienne, 115,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 82. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 83. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

Dépenses extraordinaires.

§ 1^{er}. — Dépenses obligatoires assimilables à des dettes d'Etat.

« Chap. 84. — Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer (conventions autres que celles approuvées par les lois du 20 novembre 1883.) 4,500,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 85. — Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer (conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883.) 52 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 86. — Annuités dues au réseau racheté de l'Ouest, 18,505,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 87. — Annuités dues à l'ancien réseau de l'Etat, 1,623,808 fr. »

M. Léon Barbier, rapporteur du budget des chemins de fer de l'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Barbier.

M. Léon Barbier. Nous demandons au Sénat de réserver le chapitre 87 qui a une correspondance avec le chapitre 19 du budget des chemins de fer de l'Etat pour lequel il y a une modification de crédit proposée par la commission des finances. C'est sur l'ancien réseau de l'Etat.

M. le président. Le chapitre est réservé.

« Chap. 88. — Insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer non concédés construits par l'Etat, des chemins de fer concédés placés sous le séquestre administratif et des lignes revenues à l'Etat par suite de déchéances définitives. — Dépenses relatives aux lignes dont la déchéance a été prononcée, 10,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 89. — Insuffisance des produits de l'exploitation du réseau racheté de l'Ouest, 80,501,820 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 90. — Garanties d'intérêts aux compagnies de chemins de fer français, 16,100,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 91. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 13 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 92. — Subventions annuelles aux entreprises de services réguliers d'automobiles, 850,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 93. — Subvention à l'Algérie pour les dépenses de chemins de fer, 15,700,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 94. — Subvention au gouvernement tunisien à titre de participation à la garantie d'intérêts du réseau de chemin de fer dit de la Medjerdah, 1,337,000 fr. » — (Adopté.)

§ 2. — Travaux.

« Chap. 95. — Routes nationales. — Construction de routes neuves et lacunes. — Etudes relatives à la création de routes de tourisme, 705,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 96. — Rectifications des routes nationales, 250,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 97. — Routes nationales. — Réparations extraordinaires et travaux neufs, 2,875,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 98. — Parachèvement des routes forestières de la Corse, 25,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 99. — Construction de ponts, 1 million de francs. »

La parole est à M. Hervey.

M. Hervey. Messieurs, d'accord avec M. le ministre des travaux publics et au nom de mes collègues de l'Eure, je viens lui poser une question au sujet d'un pont sur la Seine à Saint-Pierre-du-Vouvray, qui, sur l'initiative du service de la navigation, a été l'objet d'une demande de reconstruction complète.

A la suite d'un accident qui s'est produit au mois de février de l'année dernière et qui a détruit ce pont, la direction de la navigation a décidé d'en prendre à sa charge la reconstruction, moyennant les lourdes charges qui ont été assumées par le département en ce qui concerne les voies d'accès et en même temps le service de passage a été établi pendant la durée de la construction par le département; ce qui occasionne pour celui-ci une dépense minimum de 250,000 francs, peut-être plus si la durée des travaux dépasse ce que nous avions prévu.

Je n'ai pas besoin d'insister pour faire comprendre au Sénat que la région intéressée se trouve, depuis le mois de février de

l'année dernière, dans une situation déplorable, sans autre moyen de passage sur le bras navigable de la Seine qu'un bac. Jusqu'à présent on n'a pas vu commencer l'exécution de la convention qui avait été faite. Les populations, vous le pensez bien, sont absolument bouleversées par l'état de choses actuel qui sépare complètement les deux rives de la Seine, extrêmement peuplées à cet endroit et occupées tout l'été par les villégiatures nombreuses qui font une partie de sa richesse.

Je viens demander à M. le ministre de nous donner l'assurance que les travaux vont commencer incessamment. Le concours a dû être terminé au 30 mars. Je crois que, pour des questions de détail, on a renvoyé les soumissionnaires pour une nouvelle étude : il s'agissait simplement de détails d'ornementation qui n'avaient pas été prévus. Véritablement, il ne faudrait pas que, pour des vétilles semblables, on attende encore des mois et des mois le commencement d'une construction si utile à toute la région. Je crois, d'ailleurs, que M. le ministre pourra me donner des assurances qui reconforteront les populations si cruellement atteintes dans leurs intérêts légitimes. (Applaudissements.)

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Messieurs, le pont de Saint-Pierre-du-Vouvray, de l'Eure, dont vient de parler l'honorable M. Hervey, était un pont que l'on avait projeté de reconstruire parce qu'il était un des plus bas...

M. Hervey. Le plus bas !

M. le ministre. ...le plus bas des ponts de la Seine.

Lorsqu'au mois de février 1913 s'est produit l'accident qui a fait effondrer complètement ce pont, il s'est établi entre l'administration et le département des pourparlers pour savoir dans quelles conditions la reconstruction aurait lieu. En dernier lieu, sur l'avis du conseil d'Etat, l'administration des travaux publics a pensé, étant donné que le département de l'Eure allait bénéficier d'un pont ayant une valeur incontestablement plus appréciable que celle du pont qui existait antérieurement, — l'administration, dis-je, a jugé que le département de l'Eure devait apporter son concours matériel; et mon prédécesseur, M. Fernand David, dans une lettre en date du 9 mai, avait fixé ce concours à une somme de 100,000 fr.

Messieurs, le département de l'Eure a résisté à cette demande de l'administration des travaux publics, et je crois pouvoir dire que, étant donné les circonstances dans lesquelles la reconstruction s'impose, le département des travaux publics considère que cette reconstruction doit se faire aux frais de l'Etat.

Par conséquent, messieurs, le concours dont a parlé tout à l'heure l'honorable sénateur va être jugé incessamment et les travaux vont s'exécuter. Je me borne à exprimer le regret que le département de l'Eure n'ait pas cru devoir, dans une mesure quelconque, s'associer à l'effort mécurial de l'Etat pour la reconstruction de ce pont; mais, en dépit de cette attitude, l'instruction va être poursuivie avec la plus grande activité et je compte que les travaux auxquels s'intéresse l'honorable sénateur pourront être commencés prochainement. (Très bien! très bien!)

M. Hervey. Je tiens à remercier M. le ministre, et devant la bienveillance avec laquelle il vient d'annoncer que l'Etat prendrait à sa charge, comme il l'a promis

l'année dernière, les frais de reconstruction du pont dont il s'agit, j'aurais mauvaise grâce à insister, ce qui n'intéresserait guère le Sénat, sur l'historique des longs pourparlers qui ont eu lieu entre le ministère des travaux publics et le département. Je tiens cependant à déclarer que celui-ci a fait quelque chose en l'occurrence, qu'il a consenti des sacrifices considérables, et que la solution que l'on annonce ne sera qu'un échange. Je maintiens que le département a fait un effort qui dépasse 250,000 fr.

Quant à l'avantage qu'aura le département à posséder un pont plus beau, permettez-moi de vous dire que nous nous contentons de celui que nous avons jusqu'aujourd'hui et que c'est surtout le service de la navigation, spécialement intéressé en cette affaire, qui l'a désiré ainsi.

Il y aura d'ailleurs beaucoup à contester sur ce point. Mais, encore une fois, j'aurais mauvaise grâce à insister devant la promesse qui vient d'être faite et qui, j'en suis sûr, sera tenue. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 99?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 99 est adopté.)

M. le président. « Chap. 100. — Voies de navigation intérieure. — Rivières et canaux. — Etablissement et amélioration, 20,500,000 fr. »

La parole est à M. Bodinier.

M. Bodinier. Je prie le Sénat de vouloir bien m'accorder, pendant quelques instants, sa bienveillante attention. C'est un devoir pour moi de venir, à l'occasion de la discussion du budget des travaux publics, exposer la situation et les travaux effectués en Loire dans le département de Maine-et-Loire, que j'ai l'honneur de représenter. Mais auparavant, je voudrais rappeler, aussi brièvement que possible, les conditions dans lesquelles ces travaux de navigabilité furent décidés par le Parlement.

Il y a déjà plus de dix ans — ces souvenirs sont loin de nous : ils ont besoin d'être remis sous les yeux du Sénat — le projet de loi fut présenté le 1^{er} mars 1901 par notre honorable collègue M. Baudin, alors ministre des travaux publics. Il exposait très nettement le caractère du projet.

« Le Gouvernement, disait-il dans l'exposé des motifs, ne demande pas au Sénat une approbation définitive permettant l'exécution immédiate de tous les travaux.

« Les projets ne sont pas prêts, des études approfondies sont nécessaires pour les mettre au point; le Gouvernement ne demande aux Chambres que l'indication, si l'on peut dire, d'une ligne de conduite. »

Il exposait ensuite que l'approbation des travaux serait demandée au fur et à mesure que ces travaux auraient été arrêtés, système qui laissait tout entiers l'approbation et le contrôle législatif.

Le 5 juillet 1901, notre honorable collègue M. Amond, alors député et rapporteur à la Chambre des députés, disait :

« L'expérience faite sur cette section, de la Maine à Chalonnes, indiquera jusqu'à quel point le système proposé se prête à une application générale et s'il est possible de poursuivre l'amélioration du fleuve par des moyens analogues ou s'il convient au contraire de rechercher d'autres méthodes. »

Il faisait ainsi allusion aux partisans du canal latéral, plus coûteux, mais plus certain dans ses résultats.

Le projet primitif présenté aux Chambres par M. le ministre Baudin, avait prévu les essais et les expériences sur 84 kilomètres, de la Maine à Nantes, avec un crédit indicatif de 14 millions. Mais lorsque ce projet vint en discussion devant la Chambre, le

27 janvier 1902, la section des essais fut réduite à 14 kilomètres, de la Maine à Chalonnes, et la dépense à 1,660,000 fr.

En effet, aux interventions de MM. Laurent Bougère et Audiffred, le ministre des travaux publics répond en déclarant qu'on ne fera plus les essais sur 84 kilomètres, mais sur 14 kilomètres seulement. Il insiste sur le caractère expérimental de ces travaux qui ne devraient être poursuivis au-delà de 14 kilomètres que si les essais avaient été satisfaisants. Et encore en ce cas s'engageait-il à demander au Parlement son assentiment pour poursuivre les travaux.

C'est sur ces déclarations formelles que la Chambre vota le projet. Il en résulte donc bien qu'elle a entendu réserver la question d'option entre les deux systèmes : amélioration du chenal ou canal latéral.

Au Sénat, la portée de cette indication est mise encore en évidence par le rapport de la commission des voies navigables, qui fut présenté par notre ancien collègue M. Tassin, et qui s'exprimait ainsi :

« ... La solution du canal a de nombreux partisans, dit-il; les ingénieurs l'ont préconisée; le tirant d'eau serait le même que sur les canaux français et par suite les marchandises lourdes venant de l'intérieur pourraient être expédiées vers l'Ouest sans transbordement. Mais la dépense serait considérable. Le conseil général des ponts et chaussées a donc pensé qu'avant de se prononcer en faveur de cette solution, il convenait de faire des travaux d'essais en Loire, et il a choisi pour champ d'expérience la partie du fleuve comprise entre l'embouchure de la Maine et Chalonnes. La dépense est évaluée à 1,630,000 fr. Les intéressés se sont engagés à prendre à leur charge la moitié de la dépense. Votre commission vous propose d'autoriser cet essai. » (Sénat, Doc. parl., annexe n° 87, 12 mars 1903.)

Le rapporteur général, notre ancien collègue, M. Monestier, est plus explicite encore :

« ... La voie navigable à établir peut consister soit dans un canal évalué à 40 millions, soit dans l'amélioration du cours du fleuve prévue comme devant en coûter 14.

« Chacune de ces deux solutions a ses défenseurs, mais, dans les deux camps, on se plaît à reconnaître qu'avant de se prononcer il convient de faire un essai de mise en état de la navigabilité d'un tronçon du fleuve, conformément à l'avis émis par le conseil général des ponts et chaussées. Cet essai, fait entre Nantes et Angers, aura lieu entre l'embouchure de la Maine et Chalonnes sur une longueur de 13 kilomètres; il entraîne une dépense de 1,660,000 fr. dont la moitié sera supportée par les intéressés.

« Il doit être fait sans retard et constituer le meilleur argument en faveur de l'une ou l'autre de ces deux solutions. Le Gouvernement devra ensuite produire le projet de celle des deux voies d'eau en faveur de laquelle l'essai aura permis de conclure. » (Sénat, doc. parl., annexe n° 37, 1903.)

Au Sénat, lorsque la discussion de ce projet vint devant notre Assemblée, l'amiral de Cuverville préconisa le canal latéral. Il en fut de même quand le projet de loi modifié, réduisant la longueur des travaux d'essai à 14 kilomètres, revint à la Chambre. M. Audiffred reprit la défense du canal latéral sans qu'il lui fût objecté que la résolution d'entreprendre ces travaux d'essais constituerait un commencement d'exécution d'un programme opposé.

C'est dans ces conditions qu'a été votée la loi des 22-29 décembre 1903 en exécution de laquelle a été pris le décret des 10-28 août 1904, déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'amélioration de la

navigabilité de la Loire, de l'embouchure de la Maine à Chalonnes.

Il résulte incontestablement des textes que je viens de mettre sous vos yeux que l'administration des ponts et chaussées ne peut prétendre que les travaux, qu'elle était autorisée à exécuter entre Angers et Chalonnes, avaient un caractère définitif; ils n'ont jamais été autre chose que des travaux d'essais et d'expériences. (*Très bien! très bien! à droite.*)

On objecterait vainement que le projet de loi primitif — projet qui n'a pas été voté — avait prévu l'exécution des travaux de navigabilité sur 84 kilomètres. Il serait facile de répondre que puisque la loi des 22-29 décembre 1903 a cru devoir, en connaissance de cause, réduire ces travaux à 14 kilomètres, tout ce qui était dit au projet de loi primitif des conditions d'exécution des 84 kilomètres doit s'entendre des conditions d'exécution des 14 kilomètres seulement. C'est bien ainsi que le Gouvernement a compris la loi de 1903 quand les ministres des travaux publics et des finances ont échangé leurs vues, préalablement à la déclaration d'utilité publique.

Cependant, ces travaux d'essais ont déjà été poursuivis jusqu'à Montjean, sur 24 kilomètres; et maintenant, par le simple vote d'un crédit nouveau au chapitre du budget relatif à l'amélioration des rivières, on se propose de les poursuivre de Montjean à Nantes.

Ce système paraît absolument blâmable. N'en coûtait-il pas un centime au contribuable, le Gouvernement n'a pas le droit de laisser se perpétuer des travaux dont la réalisation constitue la violation des engagements pris pour obtenir le vote de la loi de 1903 et que je viens de vous rappeler. (*Nouvelles marques d'approbation.*) Il a toujours été affirmé dans les déclarations ministérielles et confirmé par les rapports présentés au Parlement que ces travaux limités n'avaient qu'un but expérimental et ne préjugeaient en rien de l'option réservée au Parlement.

Cependant une commission technique, issue du conseil général des ponts et chaussées, a déposé un rapport officiel dans lequel cette commission estime qu'il serait intéressant — notez l'expression — de poursuivre ces travaux.

C'est ainsi que les travaux autorisés par la loi pour 14 kilomètres sont maintenant en cours d'exécution pour 24 kilomètres, et qu'on vous demande de les prolonger jusqu'à Nantes, soit 84 kilomètres.

Mais alors que deviennent les engagements pris lors du vote de la loi de 1903? Ce n'est plus le pouvoir législatif qui décide, c'est l'administration des ponts et chaussées, contrairement à toutes les déclarations produites.

Cela pourrait être soutenable, vu la compétence indiscutée de l'administration des ponts et chaussées, si le Parlement ne s'était pas précisément réservé cette décision qui exige non seulement les meilleures conditions techniques de navigabilité mais aussi une appréciation des meilleures conditions économiques d'un travail qui n'intéresse pas seulement une région mais qui intéresse toute une partie de la France puisque la voie d'eau à créer doit se prolonger jusqu'à Briare et se relier avec les canaux de l'Est et du Sud de la France. Une appréciation de ce genre est essentiellement du domaine du législateur.

Objectera-t-on que le prolongement de ces travaux au-delà de 14 kilomètres et les vœux de la commission des voies navigables ne lient pas le pouvoir législatif et que les Chambres conservent la liberté, nonobstant les travaux prolongés, de voter l'exécution d'un canal latéral si elles le jugent utile?

Cette faculté ne serait que théorique. En fait, on comprend aisément que lorsque les travaux auront été poussés très avant et auront absorbé de nombreux millions, il sera difficile de les considérer comme des travaux d'essais, et que le fait acquis s'imposera au législateur sous peine d'encourir le reproche de gaspiller les deniers publics. *(Très bien! très bien!)*

Je voudrais maintenant, messieurs, tâcher de vous exposer la situation et les résultats des travaux effectués en Loire, dans le département de Maine-et-Loire, où les essais ont été faits.

Tout d'abord, je tiens à faire, ou, plutôt, à renouveler une déclaration : personne plus que moi n'est convaincu de l'importance qu'il y a à développer l'outillage national, à faciliter le transport des produits de l'industrie et de l'agriculture par la création de voies navigables. C'est l'avenir économique du pays, c'est le moyen le plus efficace de développer l'activité commerciale et industrielle d'une nation et d'accroître sa richesse. *(Très bien! très bien!)* Je vous demande donc, mes chers collègues, de ne pas voir dans les critiques que j'adresse aux travaux entrepris en Loire une méconnaissance quelconque de l'intérêt général du but à atteindre. Les observations qui vont suivre ne visent que les moyens employés.

Dès les années qui suivent le décret de 1904, les travaux commencent. On installe dans le lit du fleuve des épis et des clayonnages renforcés le plus souvent par des apports de moellons jetés dans le fleuve.

Le 3 décembre 1908, le conseil général des ponts et chaussées, renseigné par sa commission technique, rend compte au ministre de l'état des travaux. Le rapport de la commission technique est mentionné par extraits, par notre honorable collègue, M. Aimond, dans son rapport sur le budget des travaux publics en 1910.

« L'expérience faite, au point où l'on se trouve aujourd'hui, dit-il, et toute incomplète qu'elle soit, est intéressante. »

Après la commission technique, le conseil général des ponts et chaussées constate qu'il résulte de ces indications que les essais réalisés pour l'amélioration du lit de la Loire sur les 24 kilomètres — car les travaux avaient été conduits jusqu'en aval du bras de Chalennes, — sont encourageants, et propose à l'administration de les poursuivre.

Mais ce que le conseil des ponts et chaussées trouvait intéressant et encourageant n'était pas jugé tel par la commission des voies navigables, qui faisait des réserves et qui ne partageait pas tout l'optimisme de l'administration.

Des protestations et des plaintes nombreuses, fortement motivées, lui étaient parvenues; elles indiquaient d'abord que le chenal n'avait pas régulièrement la profondeur prévue, nécessaire à la navigation, et qu'ensuite les travaux exécutés avaient eu pour conséquence d'inonder des terres qui ne l'étaient pas avant les travaux.

Il fut alors décidé qu'une commission technique d'ingénieurs se rendrait sur les lieux pour examiner les travaux et entendre les réclamations formulées.

Cette commission se réunit à Angers les 21 et 22 octobre 1910.

A cette date, la hauteur des eaux ne permit pas à la commission technique et aux intéressés de visiter sur place les travaux, les eaux étaient trop élevées; mais la veille, le 21 octobre, une réunion importante s'était tenue à Angers, à la préfecture, et le compte rendu sténographique officiel de cette séance relate tout ce qui fut dit dans cette intéressante réunion. Notre distingué collègue, M. Aimond, alors rapporteur au Sénat du budget des travaux publics, assistait à la séance. La question

de la surélévation du plan d'eau, si grave pour les intérêts agricoles des vallées du fleuve et de ses affluents, y fut naturellement soulevée.

Jusqu'à-là, en réponse à toutes les réclamations, le service des ponts et chaussées niait cette surélévation. Pour la première fois, l'ingénieur en chef du service de la Loire reconnaît que, dans les crues moyennes, dans les crues de trois à quatre mètres, il a constaté une surélévation de quinze à dix-sept centimètres.

Voici d'ailleurs, messieurs, le passage de ce compte rendu sténographique, que je tiens à mettre exactement sous les yeux du Sénat; c'est très court :

« Ce qui est exact, dit M. l'ingénieur en chef, c'est que, dans les crues moyennes de 3 m. 50 à 4 mètres, j'ai constaté l'année dernière une surélévation de 15, 16 ou 17 centimètres. L'administration a laissé trop engraisser un buisson qui se trouve immédiatement en aval du pont de l'Alleud; je n'ai pas pu exécuter les travaux cette année parce que le temps a été constamment mauvais, mais l'année prochaine, nous nous sommes entendus avec M. l'ingénieur Philippe pour exécuter quelques travaux très simples qui consisteront en abaissement d'épis et en dégarnissage du buisson, de manière à arriver à peu de frais et rapidement au rétablissement de l'écoulement normal; nous espérons ainsi rendre négligeable la surélévation des crues moyennes. En résumé, les ouvrages ne produisent aucun effet sur les grandes crues, ils influencent les crues moyennes parce que le lit de la Loire a été trop rétréci au pont de l'Alleud. »

Telle est la déclaration de M. l'ingénieur en chef chargé de ce service. « Au pont de l'Alleud », dit-il; il aurait pu dire : partout où les travaux ont été exécutés puisqu'ils ont eu pour résultat de rétrécir le lit du fleuve, de ralentir, en l'entravant, l'écoulement de l'eau et de provoquer le gonflement. *(Très bien! très bien!)*

Les réclamants n'ont jamais dit autre chose. C'est ce que j'ai essayé moi-même d'expliquer ici, à cette tribune, le 15 mai 1913.

Quel est le but poursuivi par le système des épis? Creuser dans le fleuve un chenal plus profond en rejetant à travers les clayonnages les sables enlevés au chenal pour l'approfondir. C'est la théorie. Dans la pratique, il n'en va pas toujours ainsi et souvent les espaces compris entre les épis reçoivent peu de sable; mais ces épis et ces clayonnages fortifiés par des enrochements — car on a jeté dans la Loire des milliers de mètres cubes de pierres — retiennent les eaux et entravent leur écoulement normal et rapide.

Le chenal que l'on essaye d'améliorer a une largeur qui varie de 60 à 100 mètres environ dans le lit du fleuve, lequel avait précédemment, en moyenne, de 300 à 400 mètres de largeur, quelquefois plus. Il est facile de comprendre qu'alors même que le chenal aurait augmenté de 1 mètre et plus en profondeur, les eaux qui s'écouleraient librement en crues moyennes — je ne parle que des crues moyennes — sur une largeur totale de 400 mètres, par exemple, ne peuvent plus s'écouler aussi rapidement ni aussi facilement quand elles n'ont plus, pour leur laisser un libre passage que la différence de profondeur du chenal sur une largeur rétrécie de 60 à 100 mètres. C'est indiscutable; c'est un fait d'expérience et de constatation.

La critique que M. l'ingénieur en chef de la Loire adressait au petit buisson de l'Alleud « qu'on avait trop laissé engraisser », disait-il, et qui était la cause de la surélévation du plan d'eau qu'il reconnaissait, cette critique s'adresse à l'ensemble des travaux qui ont eu pour résultat certain de

produire un gonflement des eaux, parce que le chenal est insuffisamment large et insuffisamment profond pour donner passage au même cube d'eau, dans les crues moyennes.

C'est ainsi que cette surélévation du plan d'eau, que le service avoue timidement être de 17 centimètres et que l'on doit certainement et sans aucune exagération, évaluer à 60 ou 70 centimètres, à certains endroits du fleuve et à certains moments, cause des désastres immenses dans les riches vallées de la Loire et de ses affluents, par des inondations dont la fréquence et la durée étaient inconnues avant les travaux dits de navigabilité.

Je dois ici, messieurs, vous signaler l'étonnement très grand causé parmi les riverains de la Loire par certaines affirmations de MM. les ingénieurs qui déclarent que la surélévation du plan d'eau ne se produisant, d'après leur avis, que pendant une courte période d'environ 10 à 15 jours par an, cette surélévation ne peut pas avoir de conséquences graves pour les cultures qui la subissent.

En réalité, il a été constaté par des observations méthodiques que, depuis les travaux, cette augmentation de submersion annuelle des terres est de quarante à soixante jours et non pas de dix à quinze.

Le peu de connaissance des choses agricoles que révèle cette affirmation a vivement ému et stupéfié tous nos cultivateurs qui trouvent, avec juste raison, que peu importe d'ailleurs la durée de l'immersion, si elle suffit à compromettre les récoltes ou à les détruire, ce qui arrive, hélas! trop souvent.

Cette émotion s'est traduite par la fondation, conformément à la loi, d'une association de défense des riverains de la Loire et de ses affluents.

Non, il n'est pas exact de prétendre que la surélévation du plan d'eau est insignifiante; qu'elle dure si peu de temps qu'elle n'a pas de conséquences graves pour les cultures.

C'est un fait malheureusement acquis, et il n'est pas un homme, observateur intelligent et attentif, qui ne soit obligé de se rendre à l'évidence.

Mais il y a mieux que des affirmations; ces dommages inusités aux récoltes ont été reconnus et constatés; des réclamations en dommages-intérêts se sont produites, quelques-unes, peu nombreuses, ont été réglées par des transactions intervenues entre l'administration des ponts et chaussées et les propriétaires; pour d'autres, des rapports d'expertises ordonnés par le conseil de préfecture, ont conclu à un préjudice certain.

Vous comprendrez alors, mes chers collègues, quels peuvent être les sentiments des populations riveraines lorsqu'elles voient, sans résultats appréciables pour la navigation, des dommages qui se reproduisent presque annuellement...

M. Le Cour Grandmaison. Je demande la parole.

M. Bodinier. ... causés aux terres et aux prairies de ces fertiles vallées; car les prairies qui, avant les travaux donnaient de bons fourrages et qui maintenant, réduites à l'état de marécages, ne produisent plus que des roseaux et du jonc, avec des fourrages impropres à l'alimentation du bétail.

Aux déclarations qui se produisent et qui, certainement, augmenteront encore, que répond-on? Que ces inondations prolongées ont pour cause principale l'humidité anormale de ces dernières années. Nous avons eu, naguère, d'autres périodes humides. Jamais, en crues moyennes et normales, avant l'exécution de ces travaux en Loire, les inondations n'ont causé de

désastres semblables à ceux que l'on constate aujourd'hui, par la raison que les eaux s'écoulaient plus vite et plus facilement, qu'elles ne le peuvent faire aujourd'hui.

Il n'est pas besoin d'être un technicien pour le constater.

Je voudrais, maintenant, essayer d'indiquer les résultats qui ont été obtenus au point de vue de la navigabilité.

Si les travaux causent de graves préjudices aux cultures, obtient-on, du moins, en compensation, une amélioration réelle de la navigabilité ?

Tous ceux qui ont vu ces travaux savent que le chenal que l'on cherche à créer dans le lit rétréci du fleuve, au moyen des épis, présente des courbes, des sinuosités nombreuses, parfois au milieu du lit, parfois le long d'une rive, parfois le long de l'autre.

Tout d'abord, il faut remarquer que souvent, le chenal ne veut pas se former à l'endroit désigné par les ingénieurs. La nature, qui ne veut pas être violente, est la plus forte.

C'est ainsi qu'en certains points, dans la période des basses eaux, le « bon » de l'eau, c'est-à-dire le courant profond, sort des limites que lui assigne le chenal administratif; il n'y laisse que des sables et des seuils infranchissables, pour se répandre à travers les pieux des épis que, naturellement, aucun bateau ne peut franchir.

Le premier résultat que l'on constate dans ce chenal est l'augmentation, dans de fortes proportions, de l'intensité du courant. Il n'est plus possible, dans ces courbes successives, de pratiquer la navigation à bon marché que l'on obtenait avec les anciens chalands à voile qui, dans mon enfance, sillonnaient encore la Loire et procuraient un trafic peu coûteux.

En remontant encore le cours des années, cette navigation en Loire devait même être plus active et pouvait se pratiquer la nuit puisque, vers 1840, j'ai constaté que le budget comportait un crédit pour l'entretien de fanaux en Loire, destinés à diriger et à faciliter les voyages de nuit.

L'ancienne batellerie a vécu.

Il faut, maintenant, remplacer les anciens bateaux par un matériel spécial, remorqué par des vapeurs; les premiers remorqueurs ont dû, même, être abandonnés, pour être remplacés par d'autres plus puissants.

Ce système nouveau des transports coûte beaucoup plus cher; cela se comprend aisément. Donne-t-il des résultats satisfaisants? Je ne le crois pas.

En septembre dernier, le conseil général de Maine-et-Loire a voulu se renseigner exactement; il a entendu, en commission plénière, en présence de M. l'ingénieur en chef du service de la Loire, l'entrepreneur chargé d'assurer ces transports à vapeur.

De ses déclarations et de ses réponses aux questions qui lui étaient posées, il résulte que, même par le remorquage, il est plus souvent impossible de conduire, en un seul voyage, un train de chalands, d'abord à cause de la force du courant à certaines endroits et ensuite, à cause des sinuosités d'un chenal trop étroitement aménagé. Les bateaux risquent de se heurter l'un contre l'autre, ou d'être projetés sur les épis.

Quant au croisement de deux trains de bateaux, l'un montant, l'autre descendant, il n'y faut pas songer; ce serait une opération des plus difficiles et des plus dangereuses, au dire de tous les praticiens.

A quel procédé peut-on recourir, dans la pratique, pour faire remonter le fleuve à un convoi de bateaux? On coupe ce convoi. Supposez un train de quatre bateaux; lorsqu'il sort d'aval, de ce qu'on appelle la Loire sauvage, pour entrer dans le chenal aménagé, il laisse au mouillage la moitié, ou moins, des chalands remorqués, pour en

conduire un ou deux, au plus, à destination; il revient ensuite chercher les autres.

Je ne crois pas, messieurs, que ce soit là une navigation fluviale pratique et appelée à un grand avenir; je ne crois pas non plus qu'elle revienne à bon marché.

Actuellement, le prix de transport par eau, de la tonne de marchandises de Nantes à Angers a doublé. Ce qui coûtait 2 fr., il y a une dizaine d'années, coûte aujourd'hui 4 fr. environ. Aussi, les transports par eau n'augmentent pas; ils sont insignifiants.

A part quelques transports très peu importants, résultant de conventions passées avec la Loire navigable, il n'y a pas de transports par batellerie. On avait compté sur l'exportation des minerais de fer de Segré, dont les mines sont situées sur les rives de l'Oudon, affluent de la Mayenne; les minerais (environ 80,000 tonnes en 1913) prennent la voie ferrée de Segré à Saint-Nazaire, qui vient d'être doublée et qui est en état de satisfaire à un trafic très accru.

Mais ce qu'il y a de plus grave, c'est que, alors que l'on espérait voir un jour transiter, dans la Loire améliorée, la flotte actuelle de tous les canaux français, il semble acquis que l'on ne pourra utiliser en Loire qu'un matériel spécial de batellerie, vu que les bateaux du type des canaux français ne pourront pas y avoir accès. J'ai reçu récemment, à ce sujet, une communication des plus intéressantes de M. H. Lebrun, de Tours, président de la fédération des comités de la vallée de la Loire.

Ces constatations nous amènent à affirmer que l'on perd de vue le but d'intérêt vraiment national à atteindre: à savoir, de créer, de Briare à Nantes, une voie d'eau, toujours et facilement praticable, qui permette de relier à Nantes et à l'Océan les villes d'Angers, Saumur, Tours, Blois et Orléans et les bassins secondaires de la Vienne et du Cher avec les canaux du centre et de l'est de la France.

Le 26 mai 1913, une assemblée générale de toutes les chambres de commerce du bassin de la Loire, fidèle à l'idée du législateur de 1903, se réunissait à Orléans, avec le désir d'unifier ses vues et de coordonner les efforts pour réaliser une œuvre d'intérêt national.

Cette assemblée, à laquelle avaient été convoqués tous les sénateurs et tous les députés des régions intéressées, concluait ainsi:

« Considérant que, entre toutes, une voie navigable pratique reliant Briare à Nantes et établissant ainsi la communication directe qui unira les canaux de la France et de l'Europe centrale à la basse Loire et à l'Atlantique est des plus urgentes à réaliser, et répond à un besoin économique reconnu de tous;

« Considérant que l'ouverture du canal de Panama est un nouvel argument en faveur de cette urgence;

« Considérant que la nécessité s'impose d'établir, sans plus de retards, le projet définitif assurant une navigation peu coûteuse, complète et permanente de Briare à Nantes;

« Emettent le vœu:

« 1° Que la Loire soit rectifiée entre Nantes et la Vienne par les moyens employés jusqu'ici par la « Loire navigable », à la condition qu'un mouillage régulier puisse assurer la navigation jusqu'à ce point et permette de continuer le transport par eau sans rompre charge dans les deux sens (2 mètres pendant 250 jours, et, pour le surplus, profondeur minima de 1 m. 50 réduite à 1 m. 20, pendant la période, très courte, des plus basses eaux);

« 2° Qu'en amont de la Vienne, et jusqu'à Briare, un canal latéral de la Loire soit creusé, canal devant desservir utilement toutes les villes riveraines du fleuve;

« 3° Que ces deux parties soient entreprises simultanément et non pas à la suite l'une de l'autre. »

Croyez-vous, messieurs, que les travaux dont je viens d'essayer de vous indiquer l'état et les résultats, puissent être un achèvement vers la réalisation souhaitable du but poursuivi par les chambres de commerce? Pour ma part, je n'en crois rien. Un tirant d'eau souvent insuffisant, un chenal sinueux et étroit parcouru par un courant rapide ne réaliseront pas cette navigation pratique et à bon marché; enfin, l'impossibilité d'utiliser les bateaux du type des canaux français ne permettra pas, sans un transbordement onéreux, un trafic général.

On perd de vue l'ensemble du projet des voies navigables qui doit relier à la mer les canaux intérieurs du pays.

Les chambres de commerce demandent que le canal latéral en amont de la Vienne soit fait en même temps que les autres travaux.

Quelles sont les intentions de l'administration? On ne le sait pas. Que fera-t-on en amont de la Vienne? On ne le sait pas davantage. Pourra-t-on, même, par des travaux en Loire, atteindre la Vienne? C'est une question encore réservée et qui préoccupe, à juste titre, la chambre de commerce de Saumur, celle d'Angers et le conseil général de Maine-et-Loire.

Certains bruits, sans fondement, je l'espère, ont couru qu'à partir de la Maine, il faudrait peut-être abandonner le val du fleuve et utiliser la petite rivière du Loir, pour gagner l'intérieur de la France.

Que deviendrait alors cette union d'efforts des intérêts économiques du bassin de la Loire, les régions situées en amont de la Maine, de Saumur, Langeais, Tours, Amboise, Blois, Orléans, des bassins de la Vienne et du Cher et de toute la Haute-Loire?

On prolonge des travaux d'essais qui, quoique qualifiés d'encourageants par ceux qui les exécutent, ont donné les résultats médiocres que je vous ai indiqués; on compromet, par un changement de régime des eaux, la culture et la richesse de vallées fertiles, et tout cela pour aboutir à une navigation difficile, dangereuse, chère et intermittente, au lieu d'être — je reprends les termes de la délibération d'Orléans — peu coûteuse, complète et permanente.

On s'obstine, sur une section déterminée, à créer difficilement une navigation quelconque à l'aide d'une batellerie spécialement appropriée; on perd de vue l'intérêt général, qui est le raccordement avec l'ensemble des canaux français, dont les péniches ayant un tirant d'eau supérieur ne pourront pas avoir accès dans cette Loire soi-disant améliorée. C'est pour ces raisons que, dans sa dernière session budgétaire, le conseil général de Maine-et-Loire a refusé le concours financier qui lui était demandé. Il estime que l'expérience n'est pas concluante, que les millions employés à ces travaux d'essais ont été gaspillés inutilement; il ne semble disposé à voter des fonds que pour des travaux qui donneront des résultats certains, d'une incontestable utilité et qui ne lèseront pas, dans leurs propriétés et leurs intérêts, tous les riverains des vallées de la Loire et de ses affluents.

Je crois savoir que les conseils généraux de la Sarthe et de la Mayenne se réservent également et observent une attitude expectante.

Lors du vote du budget des travaux publics à la Chambre, on s'est plaint, avec juste raison, de l'insuffisance des crédits affectés aux travaux de l'outillage national. La discussion s'est produite, un peu à l'improviste, à propos du chapitre réservé. La question de l'amélioration de la navigabilité de la Loire n'a pas été soulevée. Il ne

faudrait pas en conclure qu'il n'y aurait pas eu d'objections au vote du crédit demandé pour poursuivre, au petit bonheur, ces travaux d'essais.

Le rapport de l'honorable M. Péchadre, rapporteur des travaux publics à la Chambre, s'exprime ainsi sur cette question :

« 2^e Amélioration de la navigabilité entre Montjean et Nantes.

« Les visites de la commission technique ont conduit à continuer les travaux en dehors de la section d'essai. Le 31 décembre 1911, les ingénieurs ont été invités à dresser des avant-projets pour l'amélioration entre Montjean et Nantes. Deux de ces avant-projets ont été présentés; l'un s'applique à la section Montjean-Ancenis, l'autre à la section comprise entre le pont d'Ancenis et la limite prévue du bassin de marée, en un point situé au kilomètre 33 de rive droite (Oudon). La dépense totale prévue est de 4,585,000 fr. Une décision ministérielle du 18 août 1913 a spécifié que la mise à l'enquête d'utilité publique de ces travaux ne soulevait aucune objection; mais qu'il était nécessaire que, préalablement à l'ouverture de cette enquête, les collectivités intéressées assurent leur participation jusqu'à concurrence de moitié dans les dépenses ».

La décision ministérielle du 13 août 1913 déclare donc que, avant la mise à l'enquête d'utilité publique de ces travaux, les collectivités intéressées devront assurer leur participation jusqu'à concurrence de la moitié dans les dépenses.

Or, cette participation, plusieurs collectivités l'ont refusée ou ajournée.

Le département de Maine-et-Loire, mieux renseigné que d'autres, car c'est sur son territoire que ces essais se sont faits, au plus grand préjudice de ses populations, et sans avantages appréciables de la navigation fluviale, a refusé la participation de 700,000 fr. et plus qui lui était demandée.

Dans ces conditions, à la date où nous sous sommes, à la fin de juin, à quoi servira, dans ce budget tardif, l'inscription de cette somme de 4,585,000 fr., qui ne pourra pas être employée, puisque l'administration a mis, comme condition à l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique, la participation pour moitié des collectivités intéressées. Actuellement, ces travaux ne peuvent donc pas être entrepris. Ne vaudrait-il pas mieux réserver cette somme comme un futur appoint à un effort important et plus utile?

En tous cas, messieurs, il y a, au Sénat, une commission qui s'occupe tout spécialement de l'outillage national et de l'amélioration des voies navigables.

Elle a, jadis, étudié cette question qui est essentiellement de sa compétence; depuis longtemps, elle n'est plus consultée.

Je demande que ce projet d'extension des travaux de Montjean à Nantes lui soit renvoyé; ce faisant, je ne fais que reproduire le désir exprimé par notre honorable collègue M. Aimond qui, dans son rapport sur les travaux publics, en 1910, s'exprimait comme suit :

« D'un autre côté, la commission des voies navigables doit s'occuper incessamment de la question et demander à l'administration communication de tous les rapports des ingénieurs et les pièces justificatives de la dépense. Il sera bon d'attendre ces conclusions avant d'adopter celles qui nous sont proposées par l'administration... »

Telles sont, messieurs, les observations que je tenais à présenter au Sénat et à M. le ministre des travaux publics. Elles méritent de fixer leur attention. *(Très bien! très bien! et applaudissements sur divers bancs.)*

M. le président. La parole est à M. Le Cour Grandmaison.

M. Le Cour Grandmaison. Messieurs, je

ne pensais pas prendre la parole aujourd'hui, étant donné que je ne croyais pas que la question de la Loire navigable fût remise en discussion; mais vous comprendrez qu'au point de vue du département que je représente, la Loire-Inférieure, je ne puis laisser passer les affirmations de mon collègue et ami M. Bodinier sans venir protester énergiquement.

Je ne voudrais pas entrer dans les détails et vous exposer tout ce qu'ont essayé de faire, et le département de la Loire-Inférieure, et la ville de Nantes, et les commerçants de cette région, pour sortir de la situation pénible qui leur est faite par cette sorte d'embouteillage par rapport au centre de la France. Les gens de toutes les opinions, de tous les partis se sont réunis pour préparer un projet dont le premier résultat serait de couper, par une lacune qui serait constituée par la Loire, le réseau constitué par les nombreux affluents, tous canalisés, de ce grand fleuve.

C'est ainsi que tous les intéressés n'ont envisagé qu'un seul but : la prospérité et la grandeur de notre pays. *(Très bien! sur divers bancs.)*

Je dois ajouter, malheureusement, que, si la plupart des départements limitrophes sont venus donner leur concours à l'action énergique du département que j'ai l'honneur de représenter, nous n'avons pas rencontré partout le même enthousiasme. Cela tient à ce que tous les intérêts ne sont pas identiques, comme nous l'a dit M. Bodinier, surtout quand il s'agit de consentir des dépenses pour des essais; c'est ainsi que le département de Maine-et-Loire n'a pas voulu y participer et que les chambres de commerce de ce département, celles de Saumur et d'Angers, se substituant à lui, ont fourni la part contributive qu'il se refusait à verser. Les essais ont eu lieu; mais nous ne savions pas, au début, si les résultats en seraient satisfaisants. Nous avons envoyé une mission d'études en Allemagne, où des fleuves dont le régime est à peu près identique à celui de la Loire — je parle de l'Elbe et de l'Oder — ont été étudiés par nous. Des renseignements ont été demandés et nous ont été donnés par le gouvernement allemand et par tous les ingénieurs compétents.

Ils ont servi de base à un travail considérable, qui fut soumis au ministre des travaux publics. Et nos ingénieurs, après avoir étudié la question, nous ayant dit qu'ils croyaient l'amélioration réalisable, nous avons commencé les essais.

C'est ainsi que l'année dernière, comme vous l'a dit notre collègue M. Bodinier, se tint à Orléans un congrès des chambres de commerce intéressées, celles de tout le bassin de la Loire. Là, nous sommes tous tombés d'accord pour déclarer qu'il était nécessaire de creuser un canal depuis le Cher jusqu'à l'embouchure de la Vienne; mais, de l'embouchure de la Vienne à Nantes et à Saint-Nazaire, nous demandions que la question fût réservée pour savoir si les essais en cours donneraient satisfaction. Il ne m'appartient pas, non plus qu'au Sénat, d'apprécier la valeur des résultats obtenus. Nous avons prié le ministre des travaux publics d'envoyer sur les lieux des ingénieurs spéciaux, désintéressés dans la question, pour savoir si réellement ce qu'on avait promis à la navigation à 1 m. 20 dans l'espace qui nous était concédé pour faire des essais, avait donné des résultats satisfaisants.

Aujourd'hui, je crois savoir — et du reste M. le ministre pourra vous le confirmer — que dans une partie de l'année, on pourra même atteindre un tirant d'eau de 2 mètres.

M. Fabien Cesbron. Sans doute, mais vous avez un courant très violent.

M. Le Cour Grandmaison. Le courant n'a pas changé.

Tout à l'heure, M. Bodinier prétendait, au contraire, que ce qui empêchait l'eau de s'écouler, c'est qu'on avait rétréci le lit du fleuve...

M. Bodinier. Je n'ai pas dit cela.

M. Le Cour Grandmaison. Je croyais vous l'avoir entendu dire et j'ai même noté que, suivant vous, le courant n'était pas assez violent. Dans tous les cas, si le courant est violent, l'eau s'écoule plus facilement. Par conséquent, il devrait y avoir moins d'eau.

M. Bodinier. J'ai dit exactement le contraire.

M. Le Cour Grandmaison. Je vous demanderai la permission de continuer sans m'interrompre. Je n'ai pu préparer ma réponse à vos observations et ne pensais pas monter à la tribune pour défendre les intérêts de notre région. J'expose simplement les faits. Vous me répondrez tout à l'heure. Tout ce que je peux vous dire, c'est que rien n'empêche l'eau de s'écouler. Comme je vous le disais, on a fait des essais, il y a eu certainement des tâtonnements; il en résulte que des dégâts ont pu être occasionnés aux riverains.

Vous dites que toutes les prairies dans la vallée de l'Authion ont été inondées. Mais dans la Loire-Inférieure, du côté de Saint-Nazaire, à l'embouchure de la Loire où se trouve un grand marais, des prairies immenses, l'an dernier, ont été inondées; les riverains ont à peine récolté du foin. Ce n'est pas la Loire qu'on a pu endiguer en amont qui a causé ces inondations; elles ont été occasionnées par des pluies torrentielles. Vous avez vu les accidents terribles qui se sont produits à Paris par suite d'un orage épouvantable. On ne pouvait pas prévoir — même les ingénieurs, les plus experts — qu'il tomberait en moins d'une heure une quantité d'eau égale à celle qui tombe, en moyenne, en un mois.

Vous avez subi des intempéries. Ce n'est la faute ni de la Loire navigable, ni de la Loire fluviale, ni des ingénieurs. Il y a peut-être des modifications à apporter au système que l'on a employé. Ce que je demande simplement c'est qu'on continue les essais, d'autant plus que la situation a été considérablement changée par suite de l'aménagement du port de Nantes.

On a demandé à faire, pour chasser les vases, un bassin de marées qui s'étendra jusqu'à 21 kilomètres au-dessus de Nantes. On vous disait tout à l'heure que la distance de la Maine à Nantes était de 84 kilomètres. Il y en a 24 qui sont faits. On dit qu'ils ne sont pas bien faits. C'est à MM. les ingénieurs et à M. le ministre des travaux publics de répondre à ce sujet-là. Je n'ai pas, moi, une confiance illimitée dans les ingénieurs quand ils assurent, avant l'exécution d'un travail, qu'il donnera de bons résultats; mais nous sommes tous d'accord, quand un travail a été fait, et que les ingénieurs chargés de le vérifier ont apporté tous leurs soins à cette vérification pour reconnaître que les cotes qu'ils portent sur leurs plans sont nécessairement très exactes.

Je demanderai donc à M. le ministre des travaux publics, si les résultats obtenus; non pas sur 14 kilomètres, mais sur 24 kilomètres déjà faits, sont jugés satisfaisants, qu'on veuille bien continuer ces travaux réclamés depuis si longtemps par les ports de Nantes et de Saint-Nazaire. Il ne manquera plus que 43 kilomètres pour avoir terminé complètement et pour pouvoir réunir des pays très importants, comme les départements de la Sarthe, de la Mayenne et du Maine-et-Loire, avec la Loire-Inférieure et les pays d'outre-mer.

Des industries considérables qui existent sur ces fleuves n'ont pas d'autres moyens de transport que les chemins de fer. Je ne veux pas dire de mal des chemins de fer devant le directeur des chemins de fer de l'Etat (*Sourires.*) mais le chemin de fer peut manquer à certains moments pour des raisons que je n'ai pas à exposer ici.

Il est indispensable, quand on est dans l'industrie, d'avoir, comme on dit, deux cordes à son arc, parce que les chemins de fer peuvent être encombrés à un moment donné, par suite de l'augmentation du trafic ou pour quelque autre motif, comme un accident, comme un pont qui s'écroule, ou une inondation. (*Marques d'assentiment.*) Il est pourtant impossible à une industrie de chômer; elle aura de cette façon au moins un moyen de s'approvisionner des matières premières indispensables pour éviter des chômages si désastreux pour tout le monde. Non seulement il y a les transports à assurer pour la montée du fleuve, mais il y a également les marchandises à la descente. Ainsi, par exemple, tout le pays dont je vous parle fournit à l'Angleterre l'orge qu'on embarque à Nantes et Saint-Nazaire. On n'est pas pressé, pour cette marchandise qui peut être expédiée par bateau pour être transbordée sur des vapeurs à Nantes ou Saint-Nazaire. Ces bateaux, en s'en retournant, transporteront à bas prix du charbon pour alimenter les usines, les phosphates des agriculteurs de la Mayenne, de la Sarthe et du Maine-et-Loire, font un si grand emploi.

On est venu dire qu'il faudrait un transbordement. Je n'en vois pas la nécessité. Dans tous les canaux où on navigue à 1 m. 50 pendant au moins deux ou trois mois de l'année, on ne peut pas naviguer à moins d'un tirant d'eau de 1 m. 20; tous les bateaux passeront très facilement dans la Loire. Je ne vois pas la nécessité d'une batellerie spéciale.

Autrefois, la navigation était très importante par la Loire; je ne parle pas du temps de Vert-Vert; mais on a beaucoup navigué depuis: les bateaux arrivaient de Blois, d'Orléans, de Tours et descendaient le courant. Et pourquoi naviguait-on? Parce qu'on entretenait le lit du fleuve. Depuis des années, on a abandonné complètement ce beau fleuve.

Les chemins de fer sont arrivés, on n'a plus navigué; le chenal a cessé d'être entretenu. On parlait tout à l'heure des routes. Il y a des routes nationales sur lesquelles on passait en carrosses; si les carrosses étaient très beaux, ils n'allaient pas vite; en ce temps-là, on voyageait aussi en diligence. On a abandonné ces routes. Dans certains endroits, on les a modifiées pour contourner des côtes rapides. Essayez aujourd'hui d'y passer en charrette et même à pied. Vous ne le pourrez pas.

Pour la Loire, c'est la même chose. Je demande donc, sans vouloir insister davantage devant le Sénat, qu'on tienne compte des observations que j'ai présentées, des résultats qui ont été obtenus, de toute la force et l'énergie que la société de la Loire navigable, à laquelle je tiens à rendre justice, a dû déployer pour sortir de l'ornière où nous étions. Je demande à M. le ministre de vouloir bien persévérer dans l'exécution des travaux. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Il était fatal que dans cette question, la thèse soutenue devant vous par l'honorable M. Bodinier et qui tend à l'apologie du système de canalisation dé-

terminait une protestation et fit apparaître à cette tribune la défense de la mise en état de la navigabilité de la Loire.

Les deux thèses se sont produites en effet et le Sénat voudra bien me permettre de ne pas me prononcer en faveur de l'une d'elles. Je veux indiquer simplement dans quel état la question se présente au moment où je me trouve à la tête du département des travaux publics.

La question de l'amélioration de la navigabilité de la Loire est ancienne, et il est parfaitement exact, ainsi qu'on l'a dit, qu'une commission du Sénat, la commission des voies navigables, s'en est longuement et consciencieusement préoccupée. Mais, au point où nous sommes, des décisions ont été prises et un commencement d'application s'est produit. Depuis ce qui a été fait tout d'abord par un de mes éminents prédécesseurs, M. Pierre Baudin, ceux qui m'ont précédé à la tête du département des travaux publics ont eu également des initiatives à prendre. Celle qui me paraît devoir en ce moment vous être rappelée se trouve dans une lettre du 27 décembre 1913 de M. Thierry, alors ministre des travaux publics, adressée au président de la commission de la Loire navigable. Il y faisait état, en débutant, d'un débat qui venait de se produire dans des conditions absolument identiques à celles où se produit le débat actuel.

Voici ce que disait l'honorable M. Thierry: « Au cours de la séance du Sénat du 15 mai courant et à l'occasion de la discussion du budget du ministère des travaux publics, M. Bodinier a appelé mon attention sur la situation faite aux riverains de la Loire et de ses affluents à la suite des travaux exécutés dans ce fleuve en vue d'améliorer sa navigabilité.

« Sans discuter le système des épis qui a été employé, M. Bodinier signale la répercussion qu'ont eue les travaux sur les propriétés riveraines de la Loire et de ses affluents: la Maine, la Mayenne, la Sarthe, le Loir et l'Aithion; les régions, autrefois inondables, mais dont les eaux s'écoulaient assez facilement, se trouvent maintenant, à la suite des crues, submergées pendant fort longtemps.

« Malgré les constatations des résultats favorables des travaux, faites lors des visites de la commission en octobre 1910 et juillet 1911, malgré les résolutions définitives de continuer ces travaux qui en ont été la suite, il semble néanmoins pouvoir être déduit des observations présentées qu'il y aurait un certain nombre de points de détail à élucider.

« J'ai décidé, en conséquence, que la commission que vous présidez se rendrait une troisième fois sur les lieux. Elle aura à étudier de nouveau les conclusions antérieures, en tenant compte des observations qui ont été faites, à les comparer avec l'état des lieux et à rechercher s'il n'y a pas une modification quelconque à apporter à la méthode employée, soit dans ses détails, soit dans son ensemble.

« Les résultats de cette nouvelle étude feront l'objet d'un rapport que vous voudrez bien m'adresser. »

La commission, priée pour la troisième fois de se saisir de la question et d'examiner les observations présentées par l'honorable M. Bodinier, s'est acquittée de sa mission. Et, sans que je veuille vous donner ici connaissance de l'ensemble même de ses travaux, je crois pouvoir me permettre, dans un but de clarté et de précision, de placer devant le Sénat les conclusions auxquelles elle a abouti. Il me semble qu'elles répondent d'une manière pertinente aux observations de l'honorable M. Bodinier. J'en extrais les passages relatifs aux considérations techniques et à la question

de dommages prétendument éprouvés par les riverains.

Tout d'abord, en ce qui concerne les conclusions techniques, celles de la commission sont les suivantes:

« 1^o Au point de vue technique, les résultats des travaux exécutés entre la Maine et Montjean continuent à être très satisfaisants. Il y a lieu de poursuivre les travaux de correction en cours, de façon à abaisser les seuils dont le niveau pendant les basses eaux n'arriverait pas à la cote (1,50) par rapport à l'étiage moyen.

« 2^o Il convient de s'inspirer des indications et des renseignements recueillis au cours des travaux d'amélioration de cette section pour projeter ceux à entreprendre entre Montjean et Oudon.

« La méthode n'est pas à modifier. Quelques détails seuls sont à changer. »

Voilà, messieurs, pour la partie technique.

En ce qui concerne les dommages la conclusion de la commission est la suivante: « A l'heure actuelle, il n'est pas établi que les travaux aient causé une surélévation des crues moyennes au droit de l'embouchure de la Maine et à l'amont de cette embouchure. »

M. Dominique Delahaye. C'est la négation de l'évidence. Je vous ai donné hier des preuves écrites.

M. le ministre. Vous m'avez, en effet, donné des documents que j'ai examinés, monsieur le sénateur, avec le plus grand soin. Mais permettez-moi de vous dire qu'ils ne me paraissent pas infirmer les conclusions d'une commission technique qui a été chargée de procéder à la vérification des éléments apportés ici par M. Bodinier. (*Très bien! très bien!*)

M. Bodinier. Voulez-vous me permettre une simple observation, monsieur le ministre?

La lecture que vous faites en ce moment infirme les déclarations mêmes de M. l'ingénieur en chef du service de la Loire, dont je vous ai donné lecture au cours des trop longues observations que j'ai présentées. M. l'ingénieur reconnaît une surélévation du plan d'eau de 15 à 17 centimètres. Je prétends qu'elle est plus élevée. Mais vous voyez que le chef du service même que vous dirigez, un ingénieur, reconnaît une surélévation du plan d'eau. Elle est incontestable.

M. le ministre. Il faut, monsieur le sénateur, examiner le texte dans sa précision.

Il y est dit:

« Non pas qu'il n'y a jamais de surélévation du plan d'eau d'une manière quelconque, mais qu'il n'est pas établi que les travaux aient causé une surélévation des crues moyennes au droit de l'embouchure de la Maine et à l'amont de cette embouchure. Dans tous les cas, cette surélévation paraît être de trop faible importance pour causer des dommages sensibles aux propriétés. »

Voilà, par conséquent, élucidé, par les soins de la commission à laquelle mon prédécesseur avait renvoyé l'examen de la question, le point de savoir si une surélévation dommageable s'est produite à la suite des travaux dont nous poursuivons l'application.

Qu'en est-il de ces travaux en eux-mêmes?

En vertu de la décision du 31 décembre 1911, il m'apparaît que les travaux à venir dans vos régions, en aval de Montjean jusqu'au port de Nantes, que ces travaux sont recommandables aux différents points de vue qu'a indiqués tout à l'heure l'honorable sénateur de la Loire-Inférieure qui m'a précédé à cette tribune.

Je trouve une décision antérieure, dont je ne puis qu'assurer l'exécution dans les

conditions mêmes où elle a été prise et où je dois à mon tour la réaliser.

Ces conditions consistent, en particulier, dans la participation nécessaire des collectivités intéressées.

L'honorable sénateur de Maine-et-Loire m'a demandé tout à l'heure si je considérais comme une condition nécessaire la participation des collectivités dont il s'agit; je lui réponds affirmativement sur cette question.

Je crois en avoir dit assez pour justifier l'attitude que le ministère des travaux publics entend suivre en ce qui concerne cette question de l'amélioration de la navigabilité de la Loire.

L'honorable M. Bodinier disait tout à l'heure que nous avons intérêt à nous préoccuper du développement et de l'amélioration de l'outillage national. Je suis en plein accord sur ce point avec lui et j'estime qu'en poursuivant les travaux tels qu'ils ont été conçus, tels que je les trouve engagés par les précédents que je viens de rappeler devant le Sénat, je contribuerai, le Gouvernement contribuera au développement même de cet outillage économique dans des conditions peut-être mesurées et modestes, mais dans des conditions cependant certaines et utiles. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Bodinier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bodinier.

M. Bodinier. Messieurs, je n'ai que quelques mots très brefs à ajouter, qui, du reste, ont déjà, pour partie, fait l'objet d'une interruption que j'ai eu le tort de faire.

M. le ministre des travaux publics a lu tout à l'heure un rapport d'une commission technique d'ingénieurs qui niait toute surélévation de plan d'eau. A cela j'oppose l'affirmation de l'ingénieur en chef du service de la Loire, qui lui-même constate que cette surélévation existe.

Maintenant je répondrai à mon collègue et ami M. Le Cour Grandmaison, avec qui je regrette, dans la circonstance, de ne pas être d'accord.

M. Le Cour Grandmaison. C'est du choc des opinions que jaillit la lumière! (*Sourires.*)

M. Bodinier. Il m'a représenté comme un adversaire des voies navigables; cela n'est pas exact. J'ai dit, au début de mes observations, que je reconnaissais combien il était nécessaire et important d'en créer et de développer les voies d'eau. Cela est absolument indispensable au point de vue de la richesse du pays. Mais M. Le Cour Grandmaison parle de ces questions-là comme le poète: *suave mari magno.* (*Sourires.*)

M. Le Cour Grandmaison. Non, parce que j'en profiterai! (*Rires approbatifs.*)

M. Bodinier. Si vous représentiez comme moi les populations sur le territoire desquelles les essais se font, vous conserveriez, mon cher ami, tout comme moi le désir de voir la France dotée de voies navigables, mais vous ne cesseriez pas de protester contre les travaux tels qu'ils sont faits et contre les préjudices qu'ils causent aux riverains.

M. Le Cour Grandmaison. Je demande des améliorations.

M. Bodinier. Quand M. le ministre est venu nous dire que la commission technique conclut à la non-existence de dommages, je suis bien obligé de m'inscrire en faux contre cette affirmation. Il y a, en effet, des dommages certains et considérables. (*Très bien!*)

M. Dominique Delahaye. Vous avez cent fois raison!

M. le président. Il n'y a pas d'autres observations sur le chapitre 100?...
Je le mets aux voix.

(Le chapitre 100 est adopté.)

M. le président. « Chap. 101. — Amélioration et extension des ports maritimes, 17,800,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 102. — Amélioration et extension du service des phares, fanaux, balises et signaux divers, 734,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 103. — Travaux de défense contre la mer et contre les eaux, 700,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 104. — Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat, 4,167,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 105. — Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat sur les fonds avancés par les compagnies de chemins de fer en exécution des conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883, mémoire. »

§ 3. — Dépenses diverses.

« Chap. 106. — Nivellement général de la France. — Matériel et main-d'œuvre, 38,500 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 107. — Carte géologique de la France. — Entretien des bâtiments, chauffage, éclairage et dépenses diverses, 3,250 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 108. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations, mémoire. »

Nous arrivons au budget annexe des chemins de fer de l'Etat (ancien réseau).
La parole est à M. Jénouvrier.

M. Jénouvrier. Messieurs, à l'occasion de la discussion du budget des chemins de fer de l'Etat, j'ai l'honneur de soumettre à M. le ministre des travaux publics une question des plus intéressantes pour un très grand nombre de départements français, et qui même porte plus loin, puisqu'elle met en mouvement l'idée de justice.

Le Parlement a voté le rachat de l'ancien réseau de l'Ouest, qui a été incorporé dans le réseau de l'Etat. Celui-ci est administré par une direction unique.

M. le comte de Tréveneuc. C'est la grande pensée du règne.

M. Jénouvrier. Je crois que c'est une très mauvaise pensée qu'on a eue là; mais je suis bien obligé de reconnaître que les dirigeants de ce réseau ont obtenu le meilleur parti possible d'une très mauvaise situation. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Quoi qu'il en soit, il y a donc un réseau unique qui va de Bordeaux à Dieppe.

Le Sénat sera peut-être très étonné quand je lui apprendrai que ce réseau unique a deux régimes de trafic. Il a conservé les anciens tarifs du réseau de l'Ouest, que l'on applique aux marchandises qui roulent sur ce réseau, et les anciens tarifs de l'ancien réseau de l'Etat, que l'on applique aux marchandises qui roulent sur ce réseau. Et comme ces derniers tarifs sont inférieurs aux autres, il en résulte que l'administration des chemins de fer de l'Etat viole ce principe fondamental de l'exploitation de toutes les voies ferrées, qui veut que tout ce qui est desservi par un chemin de fer soit traité de la même façon.

M. Aimond, rapporteur général de la commission des finances. Donnez-lui 25 millions.

M. Léon Barbier, rapporteur du budget des chemins de fer de l'Etat. Cela n'existe dans aucun réseau.

M. Jénouvrier. Mon cher collègue et rap-

porteur général, je vous propose de lui donner les 25 millions.

M. le rapporteur. - Ce n'est pas 25 millions qu'il faudrait, c'est 40.

M. Jénouvrier. Dieu me garde de demander au Gouvernement ou à l'administration des chemins de fer de l'Etat un abaissement de tarifs! Nous ne sommes pas dans la période des abaissements de tarifs. Savez-vous ce que je demande? Un relèvement de tarifs!

M. Magny. Nous protestons! (*Rires.*)

M. Jénouvrier. Naturellement!

Je demande que les tarifs de l'ancien réseau de l'Etat soient relevés au même niveau que ceux du réseau de l'Ouest.

Le Sénat, en effet, trouvera peut-être extraordinaire qu'une quantité déterminée de marchandises qui part de Nantes ou de Saumur pour Paris, voyageant sur l'ancien réseau de l'Etat, paye moins cher que la même quantité voyageant sur un même nombre de kilomètres de l'ancien réseau de l'Ouest.

Il y a là un avantage au profit des négociants desservis par le réseau de l'Etat et au détriment de ceux qui sont desservis par l'ancien réseau de l'Ouest.

M. le rapporteur général. Vous ferez plaisir à l'Orléans.

M. Jénouvrier. Je ferai plaisir à la justice, qui veut que tous les citoyens soient traités de la même manière, et surtout à tous ces négociants de la Normandie, de la Bretagne et de la Sarthe, qui subissent une concurrence très onéreuse de la part de leurs confrères desservis par le réseau de l'Etat.

Je demande donc à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien étudier la question suivante: ne convient-il pas d'établir un tarif unique sur l'entier réseau de l'Etat, non pas en diminuant les tarifs appliqués sur l'ancien réseau de l'Ouest, mais en relevant les tarifs appliqués sur l'ancien réseau de l'Etat? (*Très bien! très bien!*)

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Messieurs, je ne méconnaissais pas l'intérêt de la question qu'a bien voulu me poser l'honorable M. Jénouvrier; celle de l'unification des tarifs du réseau de l'Etat et de l'Ouest racheté.

Deux systèmes peuvent se présenter à l'esprit. Le premier consiste à unifier par en bas, M. Jénouvrier ne le propose pas. Immédiatement, en effet, l'objection avait jailli des bancs mêmes de l'Assemblée et elle se formulait ainsi: 40 millions de dépenses.

M. Jénouvrier. Je propose d'unifier par en haut.

M. le ministre. La première unification est donc l'unification par en bas, qui entraînerait une perte de recettes d'environ 40 millions.

Le second système propose l'unification par en haut, et c'est celui de l'honorable M. Jénouvrier. S'il ne se heurte pas à l'objection qui a été tout de suite formulée, il se heurte néanmoins à des objections qui me paraissent avoir une certaine force.

J'accepte très volontiers d'étudier, ainsi que m'y convie l'honorable sénateur, la question qu'il a posée; mais je ne peux pas, même en acceptant le principe de cet examen, m'empêcher de faire observer que des conséquences assez fâcheuses résulteraient

probablement de l'adoption de cette suggestion.

En effet, le relèvement des tarifs de l'ancien réseau de l'Etat placerait l'administration des chemins de fer de l'Etat dans une situation nouvelle fort désavantageuse, notamment vis-à-vis du réseau d'Orléans, qui est presque enchevêtré avec lui et qui lui ferait aisément une concurrence tout à fait dommageable.

Il faut ajouter aussi qu'on se trouve, dans cet ordre d'idées, en présence de situations qui sont véritablement acquises...

M. Charles Riou. Très bien !

M. le ministre. ...et qu'on doit apprécier de bonne foi. Dans toute cette région de l'Ouest, où l'industrie, fort heureusement, se développe actuellement d'une manière considérable, il y a des industriels qui, pour l'établissement de leurs frais généraux, ont fait des calculs basés sur les tarifs de transport actuels. On porterait une perturbation subite et très préjudiciable à leur situation commerciale et industrielle.

Je crois donc que cette question doit être examinée avec la plus extrême réserve et la plus grande circonspection. C'est dans ces conditions que j'accepte l'idée d'un examen de la question. (*Très bien ! très bien !*)

M. Lhopiteau. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lhopiteau.

M. Lhopiteau. La question qui vient d'être posée à la tribune du Sénat par notre honorable collègue M. Jénouvrier m'avait déjà très fortement préoccupé, il y a quelques années, et je l'avais portée à la tribune de la Chambre des députés. Je reconnais que qu'il était tout à fait impossible de faire la péréquation des tarifs Ouest et Etat sur la base du tarif le plus bas, à cause du déficit de 25 millions à prévoir. D'un autre côté, il n'est vraiment pas possible, sans jeter une perturbation considérable dans les relations industrielles et commerciales, de faire la péréquation sur la base du tarif le plus haut.

J'avais donc proposé à la tribune de la Chambre de prendre un moyen terme. Il est tout à fait impossible, en matière de chemins de fer, d'envisager une réforme générale de tous les tarifs en une seule fois. Ce serait jeter le trouble dans le pays tout entier.

J'avais donc demandé, à la tribune de la Chambre, à M. le ministre des travaux publics, qui était alors M. Millerand, de vouloir bien entrer dans cette voie par étapes, c'est-à-dire d'examiner successivement, un à un, d'une part tous les tarifs du réseau d'Etat, et d'autre part les tarifs de l'ancien réseau de l'Ouest. On verrait ainsi sur quels tarifs et dans quelles proportions se peuvent faire certaines surélévations qui me paraissent indispensables, qu'on le veuille ou non, et quel que contraire que soit l'intérêt de mes mandants. On verrait, d'autre part, quels abaissements sont possibles.

Nous aurions réalisé ainsi une réforme échelonnée sur un assez grand nombre d'années. En pareille matière, on n'improvise pas des réformes dans les vingt-quatre heures ! (*Très bien ! très bien !*) Nous aurions pu peu à peu, progressivement, sans causer de perturbations, arriver à réaliser cette péréquation des tarifs qui, vraiment, s'impose...

M. Perreau. Non, elle ne s'impose pas.

M. Lhopiteau. ...je le reconnais comme M. Jénouvrier. Seulement, où nous différons, c'est que je suis plus patient que mon collègue. Je veux bien attendre un peu plus, le temps nécessaire pour ne provoquer aucun trouble dans les relations industrielles

et commerciales du pays. (*Très bien ! et applaudissements à gauche.*)

M. Brager de La Ville-Moysan. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Brager de La Ville-Moysan.

M. Brager de La Ville-Moysan. J'avais l'intention de présenter les observations que, dans une forme bien meilleure et d'une manière beaucoup plus complète, notre honorable collègue M. Lhopiteau vient de soumettre à M. le ministre. Je n'ai rien à ajouter à ce qu'il vient de dire. Il me semble très naturel qu'on emploie ce système qui, peu à peu, permettra d'arriver à une péréquation des tarifs.

M. le rapporteur général. Il faut voir les répercussions que cette méthode aurait sur les tarifs des réseaux voisins.

M. Perreau. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Perreau.

M. Perreau. Je tiens à protester, au nom de l'ancien réseau de l'Etat, contre les propositions que viennent de faire mes honorables collègues MM. Jénouvrier et Lhopiteau.

L'ancien réseau de l'Etat est enserré par la compagnie d'Orléans qui lui fait une concurrence terrible ; nos commerçants ont mille peines à lutter contre cette compagnie. Si vous provoquez une perturbation nouvelle à la suite de conventions qui, très avantageuses pour la compagnie d'Orléans, ont causé un déchet considérable à l'ancien réseau de l'Etat, vous allez ruiner toutes les régions du Sud-Ouest et de l'Ouest, traversées par les premières lignes vieux réseau Etat.

Je proteste donc contre l'argumentation de nos collègues. Si l'on doit étudier des modifications de tarifs de ces réseaux, il faut que la compagnie d'Orléans et les autres compagnies soient amenées à modifier les leurs dans les mêmes conditions. Il y a une étude complète à faire des modifications de tarifs qui demanderont une homologation générale. Tout problème qui se baserait sur les propositions de mes collègues créerait une situation inadmissible et désavantageuse à l'ancien réseau de l'Etat qui a été longtemps un réseau modèle, et à qui vous devez le progrès des chemins de fer actuels.

Dans tous les cas, cela ne peut pas se faire par voie budgétaire. (*Très bien ! très bien !*)

M. Jénouvrier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Jénouvrier.

M. Jénouvrier. J'avais prié M. le ministre des travaux publics d'étudier la question, mais j'ai trop l'habitude des affaires pour demander qu'on résolve une question de cette importance d'un seul coup.

Je suis, au surplus, absolument de l'avis de mon collègue M. Lhopiteau. Je demande que M. le ministre des travaux publics et ses services examinent les moyens d'aboutir à cette solution que la justice et l'équité commandent, la péréquation des tarifs sans avoir la prétention de supposer que cela puisse se faire dès demain.

C'est là, messieurs, une question très grave et très délicate. Je remercie M. le ministre des travaux publics de la promesse qu'il a bien voulu me faire devant M. le directeur des chemins de fer d'examiner cette question de très près pour que, dans un délai aussi bref que possible, on arrive à la solution que la justice exige. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

M. le rapporteur. Cette question est liée

à celle des tarifs de la compagnie d'Orléans, qui est un réseau parallèle.

M. Halgan. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Halgan.

M. Halgan. J'ai l'honneur de représenter, messieurs, la Vendée, c'est-à-dire un département traversé par le réseau de l'Etat. Mon devoir est donc de joindre mes protestations à celles de mon honorable collègue M. Perreau.

Avouons-le. Dans la circonstance, mon honorable collègue et ami M. Jénouvrier me fait un peu l'effet d'un jaloux. (*Sourires.*) Il n'est pas bien traité, il est soumis à des tarifs de transport onéreux, et alors, sans pouvoir alléger le poids qu'il supporte, son souhait serait de voir les autres aussi mal traités que lui-même.

Mon cher collègue, permettez-moi de vous le dire, ce n'est pas là un très beau geste, conforme à votre générosité habituelle, capable de justifier la création de nouvelles charges pour nos habitants de l'Ouest.

Aussi bien, n'avons-nous pas à invoquer en notre faveur un argument des plus sérieux ?

Pour en faire apprécier la valeur, il me suffira de rappeler l'origine de ce qu'on appelle l'ancien réseau de l'Etat.

Les lignes n'ont pas été établies en une seule fois. Elles représentent des tronçons qui, plus tard, ont été reliés les uns aux autres.

Et comment ont-ils été construits, ces tronçons ? Souvent au moyen de subventions départementales ou communales, même de souscriptions particulières. Cette année encore, le département de la Vendée aura à verser plusieurs centaines de mille francs.

Incontestablement, ces sacrifices méritent des compensations. Il serait injuste de les oublier et d'imposer à nos populations des tarifs de chemins de fer plus lourds.

Vous ne les passerez pas sous silence, monsieur le ministre, si parfois vous vous décidez à faire étudier la question.

Ma protestation avait certes sa raison d'être.

Dès maintenant, messieurs, vous estimez, j'en suis sûr, que les vœux exprimés par M. Jénouvrier d'une façon jalouse ne méritent pas d'être réalisés. (*Très bien ! très bien !*)

M. Dominique Delahaye. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Delahaye.

M. Dominique Delahaye. Comme je suis à la fois sur le réseau d'Orléans, sur le réseau de l'Ouest et sur celui de l'Etat, mon cœur bat d'une même affection pour eux. Les observations que je désire présenter s'élèvent donc au-dessus des préférences régionales et visent principalement l'intérêt du public français, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

Toutes les fois qu'on parle de remaniements de tarifs, surtout dans des moments comme ceux que nous traversons, il n'est jamais question que de surélévations ; par conséquent, nous courons un très grand péril.

Dans le Bulletin des transports du 1^{er} mai 1914, je lis — nous aurons peut-être à en parler plus tard :

« Un tour de passe-passe, un cadeau de 44 millions fait par le ministre des travaux publics à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sans contre-partie. »

Ici, vous le voyez, nous sautons dans un nouveau réseau. Les compagnies de chemins de fer sont d'une dextérité extraordinaire pour trouver le moyen de bonifier leurs ressources.

Vous ne pouvez donc pas parler de tarifs de chemins de fer sans courir le risque de causer un dommage très sérieux au public et d'apporter des bénéfices très sensibles aux compagnies.

M. le rapporteur. A l'Etat, ce ne serait pas un mal.

M. Dominique Delahaye. En effet : comme l'Etat prend l'argent dans nos poches, que cela lui soit versé sous forme de transports ou sous forme de budget, il n'y a pas là une extraordinaire différence.

Seulement, à propos de l'opération qui honifierait les recettes des chemins de fer de l'Etat, je dis, moi, que vous allez ouvrir la porte à une augmentation de bénéfices de tous les réseaux et qu'alors, au lieu de payer une fois, nous, public français, nous payerons deux fois.

M. Gaudin de Villaine. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Gaudin de Villaine.

M. Gaudin de Villaine. Je voudrais, monsieur le ministre, avant que cette discussion prenne fin, soumettre en quelques mots à votre bienveillance et à celle de M. le directeur des chemins de fer de l'Etat une question qui, bien que modeste, a pourtant son intérêt, et dans laquelle je voudrais voir la direction de l'Etat donner le bon exemple.

C'est la question du quart de place, qui intéresse tous les officiers et assimilés. A l'heure actuelle, le quart de place ne représente pas exactement le quart du prix actuel des places : c'est, en réalité, le tiers de place, ou à peu près. Il est en effet réglé, non sur les tarifs actuels, mais sur les anciens tarifs. Les intéressés souhaiteraient que le quart de place fût sincèrement établi d'après le tarif actuel.

Je soumetts la question aux méditations de M. le ministre et à celles de M. le directeur des chemins de fer de l'Etat, en exprimant le désir, encore une fois, que, parmi tous les réseaux et en pareille matière, l'Etat donne le bon exemple. (*Très bien!*)

M. le ministre. Il paraît que le même errement est appliqué sur tous les réseaux.

M. Gaudin de Villaine. Ce n'est pas un argument suffisant. Le quart de place actuel n'est, je le répète, qu'un tiers de place environ. M. le directeur des chemins de fer de l'Etat, d'un signe de tête, me donne raison. Je demande donc une réforme qui répondra à la sincérité des faits. (*Très bien! très bien! sur divers bancs.*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation?...

Je donne lecture des chapitres.

1^{re} section. — Dépenses ordinaires.

Dépenses d'exploitation.

« Chap. 1^{er}. — Administration centrale et dépenses générales. — Personnel, 4,801,530 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 2. — Administration centrale et dépenses générales. — Dépenses autres que celles du personnel, 2,153,380 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 3. — Exploitation. — Personnel, 15,134,700 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 4. — Exploitation. — Dépenses autres que celles du personnel, 6,288,900 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 5. — Matériel et traction. — Personnel, 11,873,990 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 6. — Matériel et traction. — Dépenses autres que celles du personnel, 12,716,350 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 7. — Voie et bâtiments. — Personnel, 5,505,420 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 8. — Voie et bâtiments. — Dépenses autres que celles du personnel, 5,004,830 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 9. — Dépenses imprévues et exceptionnelles de réfection ou de grosses réparations visées à l'article 47 de la loi de finances du 13 juillet 1911. » — (Mémoire.)

« Chap. 10. — Dépenses diverses, 2,236,200 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 11. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 12. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

Charges du capital.

« Chap. 13. — Charges correspondant au capital industriel de l'ancien réseau de l'Etat au 31 décembre 1910. » — (Mémoire.)

« Chap. 14. — Charges des obligations émises pour faire face aux dépenses de premier établissement du réseau depuis le 1^{er} janvier 1911, 2,018,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 15. — Frais de service des titres, 23,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 16. — Intérêts des avances du Trésor, 164,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 17. — Excédent des recettes sur les dépenses à verser au Trésor, 5 millions 835,253 fr. » — (Adopté.)

2^e section. — Dépenses extraordinaires.

« Chap. 18. — Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits, 9,168,400 fr. »

M. d'Estournelles de Constant. Je demande la parole.

M. le président. La parole est M. d'Estournelles de Constant.

M. d'Estournelles de Constant. Messieurs, je voudrais poser très brièvement quelques questions à M. le ministre des travaux publics sur un certain nombre de travaux qui intéressent considérablement une grande partie de la France.

M. le ministre a parlé tout à l'heure des grands efforts tentés, des grands progrès réalisés dans toute la région de l'Ouest, tant au point de vue agricole qu'au point de vue commercial. Mais toute médaille a son revers; la conséquence de ces progrès et de ces efforts est que plus la prospérité, plus le travail se développent dans cette région de l'ouest de la France, plus il en résulte sur le réseau de l'Etat, ancien ou nouveau, une véritable congestion des transports. (*Très bien!*)

Je n'adresserai pas de critiques à l'administration; je m'associe, au contraire, entièrement à l'hommage qu'a rendu tout à l'heure mon collègue M. Jénouvrier au parti que M. le directeur des chemins de fer de l'Etat a su tirer d'une situation extrêmement difficile; mais actuellement nous sommes en présence d'un danger qui inquiète non pas seulement le commerce, mais tout le public.

Je ferai porter mes questions sur trois points précis.

Tout d'abord, cette sorte de nœud des communications de l'Ouest, car, quoi que l'on fasse ou ne fasse pas, la France arrive à se décentraliser. Malgré tout, certaines régions deviennent de véritables carrefours, notamment le Mans, dont la gare voit passer tant de trains de toutes sortes. Où en est la gare de triage du Mans? Je n'ignore pas qu'il a été déjà fait beaucoup; mais les populations, précisément parce qu'elles travaillent et progressent, trouvent que les travaux n'avancent pas assez vite.

Je passe à ma deuxième question en me rapprochant de Paris. M. le rapporteur gé-

néral m'a entendu bien des fois formuler la même protestation; je crois qu'à cet égard il y a unanimité parmi ceux de nos collègues qui connaissent la région.

Toutes les lignes de cette contrée si active viennent aboutir du Mans à Chartres, d'où elles s'embouteillent jusqu'à Paris. Elles n'ont plus alors qu'une ligne unique pour elles toutes. J'espère bien qu'il n'en sera plus longtemps ainsi; mais, en attendant, cette anomalie aura duré déjà bien des années.

Comment ne pas être effrayé, monsieur le directeur, des risques que vous courez en laissant converger à Chartres toutes ces lignes, tous ces trains, rapides, express, omnibus, trains de marchandises, de bestiaux!

Je sais bien que vous allez nous dire qu'on est en train non pas d'achever, mais de pousser très activement les travaux de la fameuse ligne, dont nous avons parlé si souvent, de Paris à Chartres par Gallardon.

Un sénateur à droite. Elle est ancienne déjà.

M. d'Estournelles de Constant. Oh oui! Combien de fois avons-nous parlé de cette ligne!

Mais j'arrive à ma troisième question. Pour ceux qui vont de nos régions de l'Ouest à Paris, il y a un point invraisemblable et qui donne à tous le comble de l'inquiétude. J'y reviens, mes chers collègues, parce que c'est toujours la même chose, parce que cela n'a pas encore changé.

Je veux parler de ce terrible tunnel des Chantiers à Versailles. (*Très bien! très bien!*)

Je n'insisterai pas, monsieur le ministre, sur les inconvénients de toute sorte qu'il présente, sur le paradoxe qui consiste à laisser aboutir là toutes ces belles lignes dont vous parliez tout à l'heure, qui desservent des régions si florissantes. Les faire aboutir toutes à ce goulot, les embouteiller dans cet étroit tunnel vieux de trois quarts de siècle, c'est chercher un accident, qui, par miracle, a été évité jusqu'à présent, mais qui peut arriver d'un jour à l'autre; car il n'y a toujours qu'une seule voie montante et une seule voie descendante pour cette multitude de trains qui se succèdent, s'attendent les uns les autres et se croisent!

Vous avez là, monsieur le directeur, une énorme responsabilité! Oh! je sais bien les difficultés de toutes sortes avec lesquelles vous êtes aux prises. Mais je sais que ce sont des difficultés qui ne doivent pas durer davantage, que ce sont des difficultés qu'il faut surmonter tant au point de vue économique qu'au point de vue de la défense nationale; il est absolument impossible de laisser toute une région comme celle-là, qui représente presque le quart ou le cinquième de la France, à la merci d'un accident qui peut rendre tout un réseau — non pas une ligne, entendez-le bien, mais tout un réseau — absolument obstrué, arrêté net, frappé de paralysie générale.

Je viens vous demander, monsieur le ministre, de nous dire ce qui a été fait, et je vous le demande non pas dans un esprit critique, encore une fois, mais parce que ces questions intéressent passionnément nos populations.

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Messieurs, je me félicite de pouvoir donner à l'honorable M. d'Estournelles de Constant les assurances les plus formelles et les plus favorables, en ce qui concerne la gare de triage du Mans, dont les travaux ont déjà été engagés. Ceux de

dépôt le seront également dans un délai qui n'excédera pas la fin de l'année. En ce qui touche la ligne nouvelle de Chartres à Paris par Gallardon, ligne qui doit relier Chartres à Paris par un tracé différent de celui de l'ancienne ligne Ouest de Paris à Chartres par Versailles, Rambouillet à Maintenon, les travaux ont été entrepris avant le rachat du réseau de l'Ouest; ils ont été poursuivis avec toute l'activité compatible avec des difficultés rencontrées notamment pour les acquisitions de terrains; ils sont à l'heure actuelle très avancés: les derniers lots, lots voisins de Paris, seront adjugés dans un délai très court.

M. d'Estournelles de Constant. Il ne reste qu'un lot à adjuger: mais n'oubliez pas, monsieur le ministre, que le dernier lot est aussi le plus difficile.

M. le rapporteur général. C'est, en effet, le plus difficile, car il traverse une partie très peuplée de la banlieue de Paris.

M. le ministre. Nous sommes d'accord sur ce point.

Il me reste à parler, messieurs, du troisième point qu'a indiqué l'honorable M. d'Estournelles de Constant. Il s'agit de la suppression du tunnel de Versailles-Chantiers et de l'agrandissement de la gare. Il est évident qu'il y a là une sorte d'engorgement qui est tout à fait fâcheux et qui doit disparaître; mais l'honorable sénateur reconnaît qu'on est en présence de difficultés toutes spéciales. En vue de supprimer le tunnel dont il s'agit, et de permettre ainsi le quadruplement nécessaire des voies, on a dû se préoccuper tout d'abord des conduites d'eau de l'usine élévatoire et des étangs d'alimentation de Versailles. Il a fallu accomplir un certain nombre de formalités, entamer des pourparlers avec de nombreux services intéressés à ces divers points de vue, tout le nécessaire est à peu près terminé à l'heure actuelle. Il y avait aussi à envisager la question de la gare elle-même: la ville de Versailles a émis le désir d'avoir une gare digne d'elle, c'est-à-dire une gare importante et nécessitant par conséquent des dépenses élevées. Il a fallu régler la question de la participation de la ville de Versailles à la dépense dont il s'agit. Sur ce point, l'accord est maintenant établi: la dépense totale prévue est de 14 millions; la ville de Versailles y contribue pour 2,400,000 fr.

Dans les exercices antérieurs à l'exercice actuel, il a été dépensé 867,000 fr. et le budget actuellement en discussion comporte une prévision de dépenses de 2,500,000 fr.

Les travaux préparatoires intéressant les eaux de Versailles sont à l'heure actuelle très avancés; dès leur achèvement, on s'attaquera au tunnel lui-même et l'on entreprendra les travaux d'art nécessaires.

M. le sénateur d'Estournelles de Constant trouvera, je l'espère, dans les explications que je viens de donner, les assurances les meilleures et les plus satisfaisantes pour les intérêts dont il a voulu se faire le défenseur.

M. Léon Barbier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Barbier.

M. Léon Barbier. Ce n'est pas comme rapporteur, c'est au nom de mes collègues de la Seine, que je voudrais attirer l'attention de M. le ministre sur la terminaison de la ligne nouvelle de Chartres à Paris et sur la section de cette ligne qui doit traverser les communes de la Seine.

Il y a, à côté des adjudications prochaines dont vous parlez, un certain nombre de points qui entravent la mise en adjudication et sur lesquels l'administration n'est pas d'accord avec les communes de la

Seine, tant au point de vue des passages souterrains, de l'établissement des gares et des voies ferrées, et il est évident qu'avant de faire des adjudications, il faudra tout de même que cet accord intervienne.

J'attire donc l'attention du Gouvernement et de M. le directeur — puisque l'occasion s'en présente — et je leur demande d'apporter toute leur bonne volonté pour résoudre ces difficultés dans un esprit de conciliation et d'équité.

En particulier il y a des passages en souterrain qui sont restés en suspens faute d'accord avec les communes à qui l'administration veut imposer une charge financière exagérée comme participation.

Il y a enfin une série d'accords avec ces communes et qui, pour ne pas être très importants ne sont cependant pas négligeables, mais qui, depuis le temps où on en parle, ont cependant entravé les négociations.

Pour arriver aux modifications dont vous parlez, il est indispensable de solutionner ces questions.

C'est dire que nous comptons, puisque vous annoncez comme prochaine la mise en adjudication qui ne peut avoir lieu qu'après la conclusion des accords restés en suspens, que tout le monde et en particulier l'administration y apportera une bienveillance particulière, parce qu'il est bien certain qu'il y a là des travaux qui s'imposent. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, à Malakoff, il y a à exécuter une gare et un passage souterrain. A ma connaissance voilà deux ans que l'on négocie sur place, sans obtenir aucune solution, grâce aux exigences de l'administration. Il serait grand temps de mettre enfin un terme à ces négociations qui ne se comprennent plus aujourd'hui.

M. Paul Strauss. J'appuie les observations de mon collègue Barbier et j'insiste sur l'intérêt qu'il y a à établir avec nos communes cet accord nécessaire qui sera facile si l'administration apporte à cette solution des dispositions conciliantes, et à condition toutefois qu'on tienne compte des convenances et des intérêts des populations intéressées.

M. Riotteau. Combien d'années faudra-t-il encore attendre?

M. d'Estournelles de Constant. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. d'Estournelles de Constant.

M. d'Estournelles de Constant. Je m'associe aux observations de mon collègue et ami M. Barbier en ce qui concerne la ligne de Chartres à Paris.

Quant au tunnel de Versailles, je répète les simples paroles que je viens d'entendre M. Riotteau prononcer: « Combien d'années faudra-t-il encore attendre? ». Je me permettrai, monsieur le ministre, de vous répéter que, depuis des années, nous posons à tous les ministres et à tous les directeurs cette même question.

Nous savons que depuis que M. Claveille s'attache à la résoudre elle a fait de très grands progrès, mais nous craignons que cela ne dure encore trop longtemps; nous craignons des accidents, des catastrophes telles que nous en avons déjà trop connues, nous craignons de voir se perpétuer ce qui est devenu, par rapport à ce qui se voit dans d'autres pays concurrents du nôtre, une infériorité impardonnable et, pour tout dire, un véritable anachronisme. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 18?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 18 est adopté.)

M. le président. « Chap. 19. — Dépenses complémentaires de premier établissement du matériel roulant et du matériel inventorié, 6,992,500 fr. »

La parole est à M. Lhopiteau.

M. Lhopiteau. Messieurs, je ne voudrais pas faire grief à la commission des finances de la résistance énergique qu'elle oppose à l'ouverture des crédits d'initiative parlementaire. Je considère, au contraire, qu'elle s'est imposée là une règle très salutaire, tutélaire pourrais-je dire et, par conséquent, il n'entre pas dans mon esprit de vouloir lui demander de s'en départir.

Mais, messieurs, toute règle est exposée à subir certaines exceptions, à fléchir dans certains cas que je reconnais d'ailleurs devoir être tout à fait exceptionnels.

Je viens aujourd'hui demander au Sénat de faire une de ces exceptions. Ma demande s'inspire avant tout d'un sentiment d'humanité; mais elle est justifiée aussi par les résultats pratiques qui découleraient de la mesure que j'envisage, c'est-à-dire la rapidité plus grande des transports, une plus rapide évolution du matériel, et j'ajoute aussi la réalisation d'économies qui viendraient compenser dans une très large mesure les dépenses qu'il y a lieu d'engager.

La Chambre des députés a voté, sur l'initiative de M. de La Porte, un crédit de 8 millions pour faire une expérience en grand de l'attelage automatique sur le réseau de l'Etat.

Tous tant que nous sommes, messieurs, nous sommes depuis longtemps fort émus des accidents qui se produisent pendant la formation des trains, quand il s'agit d'accrocher et de décrocher les wagons, alors que les agents sont obligés de s'introduire entre les tampons et qu'une fausse manœuvre ou une distraction de l'un d'eux peut l'exposer aux plus graves dangers.

Il faut dire, d'ailleurs, que le danger est accru par l'accoutumance qu'en ont les agents. Cette opération est tellement dangereuse que, tous les ans, les accidents se chiffrent par centaines. J'ai là le relevé de ceux qui se sont produits l'année dernière sur le réseau de l'Etat. Ces chiffres proviennent de la direction du réseau elle-même. Il en résulte qu'il s'est produit, l'année dernière, au cours des opérations d'attelage, 8 accidents mortels, 10 accidents ayant entraîné une incapacité permanente de travail et 371 autres accidents. C'est un total de 389 agents qui ont été atteints.

M. le rapporteur. Sur l'ensemble du réseau, mais pour le fonctionnement général.

M. Lhopiteau. Non, rien qu'au cours des opérations d'attelage des trains.

M. Gaudin de Villaine. C'est trop!

M. Lhopiteau. Donc il y a eu 389 victimes. Dans ce nombre, huit morts, hélas! Et, à côté d'eux, dix agents qui ont été atteints de telle façon qu'il en est résulté pour eux une incapacité permanente de travail, c'est-à-dire que ce sont maintenant des non-valeurs, de véritables épaves à la charge de leur famille, de la société et du réseau.

On demandait de tout temps un système protecteur qui mit les agents des trains à l'abri de ces accidents. Et on se disait alors qu'on serait trop heureux le jour où un inventeur aurait résolu la question.

Les inventeurs se sont mis à l'œuvre, ils ont travaillé et je puis dire qu'ils ont abouti. Ils ont imaginé un système qui permet de décrocher les wagons sans se placer entre les tampons, de l'extérieur, au moyen d'une simple poignée. Et ce système permet aussi de réaliser l'attelage par un simple choc d'un wagon sur l'autre.

C'était donc le salut!

Il était permis de croire qu'on allait se précipiter pour appliquer le système le plus rapidement possible, sur tous les réseaux.

Or il y a douze ans que l'invention est faite, vous entendez bien : douze ans ! sans doute elle n'était pas au point dès la première heure.

Je vais passer en revue, très rapidement d'ailleurs, les diverses phases qu'elle a traversées. Mais il y a douze ans que le principe est trouvé et qu'on expérimente. Et aujourd'hui encore on vient vous demander de continuer les expériences !

Naturellement ces expériences ont provoqué des objections de la part des hommes du métier.

Certes, je ne fais pas fi de l'opinion des techniciens, mais je me méfie tout de même un peu des ingénieurs qui ont pour habitude de trouver qu'on n'a jamais mis au point l'invention qu'on leur présente. Ils me paraissent terribles : aussitôt qu'un résultat est acquis, au lieu de l'enregistrer, ils aperçoivent tout de suite qu'il peut y avoir un résultat meilleur encore dans l'avenir, et c'est à cette idée qu'ils obéissent en ce moment lorsqu'ils viennent vous demander de prolonger des expériences qui durent depuis douze ans.

La première objection faite était celle-ci : on ne peut pas munir tous les wagons du réseau, ou tous les wagons de tous les réseaux, en même temps, de l'appareil d'attelage automatique ; il est donc indispensable qu'au moins pendant une période transitoire on puisse utiliser concurremment les wagons qui en seront munis et les wagons qui en seront dépourvus.

L'objection était extrêmement sérieuse, tellement que, si l'on n'avait pas résolu cette difficulté il aurait fallu s'incliner ; mais un appareil a été imaginé qui se relève à volonté et qui permet d'utiliser l'attelage ordinaire, les chaînes et la vis de serrage comme par le passé.

Les résultats ainsi obtenus étaient satisfaisants, comme le témoigne un rapport présenté par M. l'ingénieur Poutzen en 1905 au comité technique des chemins de fer.

Une seconde objection avait été faite : lorsqu'un réseau sera muni de l'appareil automatique, disait-on, et qu'à l'entrée de ce réseau se présenteront des wagons qui n'en seront pas munis, il faudrait pouvoir les atteler encore avec les autres.

L'inventeur a trouvé le moyen de résoudre ce problème et, il y a longtemps déjà, il a imaginé un appareil amovible qui se pose en quelques secondes sur les wagons aussi facilement qu'une lanterne.

Restait encore, messieurs, une autre difficulté. Après les premières expériences, on s'est aperçu que l'attelage comme il était disposé alors ne permettait pas d'effectuer un serrage suffisant des wagons. Pour les trains de marchandises cela n'a pas d'inconvénient, au contraire : je dis « au contraire » avec intention, parce que, pour le démarrage des trains de marchandises il est nécessaire qu'on procède par à-coups et que les attelages ne soient pas trop tendus.

Mais il n'en était pas de même pour les trains de voyageurs ; il a suffi d'une simple modification apportée au dispositif pour que l'appareil donne satisfaction en essais d'abord, et puis en service, sur la ligne des Invalides où depuis 1912 l'application aux trains de voyageurs n'a donné aucun mécompte.

D'autres objections surgissaient encore : il fallait assurer la jonction des conduites du frein à air comprimé et du chauffage. On y est parvenu également. Sur la ligne des Invalides, on y a même ajouté le contact de la lumière électrique pour lequel la solution était d'ailleurs facile à trouver.

Messieurs, en 1910, je montais à la tribune de la Chambre pour traiter cette même

question. Le ministre d'alors était M. Millebrand. J'essayai de me placer sur le terrain technique — autant que j'en suis capable, moi profane — et puis je voulus aussi envisager les conséquences financières. Lorsque j'en vins à comparer les dépenses d'un côté et les économies de l'autre, ce fut unanimement qu'on me répondit : « Dans une question comme celle-là peu importe l'argent ; il y a des vies humaines à sauvegarder et vous n'avez pas besoin de vous arrêter à ce qui concerne la dépense. » Et M. le ministre des travaux publics se faisait l'écho lui-même de ces interruptions.

Cependant il n'est pas possible de faire abstraction d'une façon complète des préoccupations légitimes qui peuvent naître à cet égard dans l'esprit des représentants du pays. C'était aller un peu loin !

En 1911, prenant acte des engagements pris par le ministre de procéder à des essais, la Chambre vota un premier crédit de 1,200,000 fr. pour généraliser les expériences dans la zone de la Rochelle.

Les expériences ont été faites ; poursuites pendant plusieurs mois, je crois même pendant plus d'une année, et elles ont donné toute satisfaction.

Mais j'allais oublier un dernier point. Si nous adoptons l'attelage automatique en France, disait-on, et que les nations étrangères ne veuillent pas laisser passer nos wagons sur leurs rails, nous nous trouverons isolés.

L'objection était sérieuse en effet, parce qu'aux termes de la convention de Berne, les dimensions de ce qu'on appelle « le rectangle de l'accrocheur » doivent être respectées. Entre l'extrémité des tampons et la paroi du wagon, doit rester libre un espace de 30 centimètres sur 40, pour qu'en tout état de cause, l'agent qui se trouve entre les deux wagons puisse trouver sa place.

Or, les wagons munis de l'appareil et expérimentés dans la zone de la Rochelle réalisent pleinement cette exigence de la convention de Berne. Ceci est tellement vrai que des wagons français munis de l'attelage automatique ont passé la frontière et ont été expédiés jusqu'à Hambourg, sans soulever aucune réclamation de la part de la direction des chemins de fer allemands.

L'expérience est donc faite, et la réponse ne peut pas être plus catégorique : le fait est là.

Ainsi, messieurs, voilà un système qui a été expérimenté d'une façon générale dans une zone entière, autour de la Rochelle. Je viens demander aujourd'hui quelle objection de fond on peut faire encore.

Veut-on attendre que toutes les nations soient d'accord. Je crois que le meilleur moyen d'appeler toutes les nations à se mettre d'accord sur une question aussi humanitaire, qui les intéresse toutes à tant de titres, c'est de leur offrir une expérience généralisée, c'est de mettre l'attelage en application sur une assez grande section, de façon que tous les ingénieurs étrangers puissent assister aux expériences.

Au contraire, on nous demande aujourd'hui un essai plus restreint, on nous dit qu'un appareil nouveau a été présenté, qui est peut-être meilleur que celui expérimenté.

M. le rapporteur. Sans parler de cet appareil nouveau, vous pourriez ajouter que le système que vous préconisez a été l'objet d'une modification encore récente et qui a été expérimentée sur 50 appareils pendant deux mois.

M. Lhopiteau. Oui, monsieur le rapporteur, il a été modifié. Et il sera encore, j'espère bien, l'objet de modifications, parce que le progrès est perpétuel. Mais est-il admissible qu'on attende toujours et sans cesse le mieux sans réaliser le bien ?

M. le rapporteur. Vous êtes en désaccord avec les commissions qui ont fait les enquêtes sur ce point.

M. Lhopiteau. J'attends qu'on me donne les conclusions de ces commissions et je les discuterai. Quand un progrès est possible, il faut le réaliser en hâte et non tarder toujours dans l'espérance d'autres progrès.

Vous avez bien voulu me dire, monsieur le rapporteur, que tout à l'heure vous alliez proposer, non pas de rétablir le crédit voté par la Chambre — je suis moi-même prêt à faire des concessions — mais de voter un crédit de 150,000 fr. pour procéder à des expériences sur le nouvel appareil qui vous est présenté aujourd'hui. Je vous déclare tout de suite que je ne voterai pas votre crédit, parce que c'est tout à fait inutile ; 150,000 fr., cela ne suffit pas pour faire une expérience en grand. Or l'expérience en petit est inutile, parce que vous avez déjà les appareils et que vous pouvez les examiner et les comparer entre eux.

M. le rapporteur. Nous en avons un.

M. Lhopiteau. Il suffit d'un. Mais voulez-vous en acheter dix ? Vous n'avez pas besoin de 150,000 fr. Dans tous les cas il vous suffit de dix pour reconnaître les avantages possibles du système. Je ne vois dans cette proposition qu'un nouveau prétexte à attermoiements, et c'est contre cela que je m'élève.

Je tiens cependant à rassurer le Sénat et à lui dire que je ne veux pas me montrer intransigeant sur les chiffres. La Chambre des députés a voté 8 millions : il peut se faire qu'un certain nombre de nos collègues soient effrayés de l'importance de cette somme. Je crois, moi, qu'il n'y aurait pas un centime de perdu sur ces 8 millions et qu'ils seraient bien employés : mais enfin entre zéro et 8 millions il y a de la marge, sans vouloir descendre à 150,000 fr. Ce qu'il faut, monsieur le ministre, c'est que l'expérience soit faite d'une façon suffisamment large pour qu'elle soit enfin tout à fait concluante.

A la Chambre on a parlé de toute la partie du réseau qui est au sud de la Loire : Vous pouvez envisager, monsieur le ministre, une autre portion du réseau moins étendue. Tout ce qu'il faut, c'est que la mise en service soit assez généralisée. Faites subir au crédit voté par la Chambre une certaine réduction : je m'y rallierai. Mais ne demandez pas 150,000 fr., qui seraient dépensés en pure perte.

Au point de vue des économies à réaliser dans l'exploitation, je vais faire appel à notre rapporteur général qui, dans son rapport de 1910 sur les conventions et garanties d'intérêts, s'exprimait ainsi :

« Cette expérience, qui a intéressé plus de 25,000 véhicules et les essais qui l'ont précédée ont permis de se rendre compte à loisir des avantages que donne l'emploi d'un attelage automatique à manœuvre rapide assurant la fonction automatique des freins à air et les conduites du chauffage à la vapeur.

« Ces avantages sont de deux ordres :

« 1^o Sécurité absolue du personnel chargé des manœuvres ;

« 2^o Economies d'exploitation.

« Le premier avantage à lui seul serait suffisant pour faire adopter la réforme, car les accidents causés par l'attelage actuel sont malheureusement très nombreux. »

Et M. Aimond concluait, après avoir fait des calculs, que l'on trouverait dans l'opération une économie de 3,823,700 fr. qui viendrait en atténuation de la dépense annuelle.

Vous voyez, par conséquent, messieurs, que même en envisageant cette opération au point de vue de la dépense, une atténuation

extrêmement sérieuse était indiquée, dès 1910, par M. le rapporteur général actuel.

Mais la question humanitaire doit évidemment dominer tout ce débat. Je n'ai pas le relevé complet des accidents, parce que je n'ai pas voulu m'en rapporter aux indications données par certains groupements qui pourraient obéir à certaines tendances et je ne veux pas produire ici des chiffres tendancieux. Je me base seulement sur ceux donnés par la direction des chemins de fer de l'Etat elle-même. Vous avez vu que, pour l'année dernière, elle indique 389 accidents, rien que pour son réseau.

Nous n'avons qu'à considérer la proportion qui existe entre ceux du réseau de l'Etat et ceux des autres réseaux. On ne viendra pas soutenir que les agents de l'un sont plus maladroits que les agents des autres.

Je crois qu'en pareille matière on peut dire qu'une moyenne s'établit et qu'il y a de part et d'autre quelquefois la même insouciance du danger. Vous pouvez donc mesurer par là l'étendue du désastre annuel. Nous n'avons déjà pas trop d'hommes ! Allons-nous continuer à en sacrifier davantage quand nous pouvons faire autrement ? Telle est la question qui se pose devant le Sénat.

Depuis douze ans, nous allons d'expérience en expérience. On n'est pas encore arrivé à la perfection, peut-être ; mais on a tout de même résolu successivement toutes les objections sérieuses qui avaient été présentées.

Dans ces conditions, je ne puis croire que le Sénat ne suive pas la Chambre sur ce point au moins....

M. le rapporteur général. Que le Sénat ne suive pas la Chambre ?...

M. Lhopiteau. Je veux dire sur la question de principe au moins, c'est-à-dire sur l'expérience généralisée.

Il s'agit, messieurs, de sauvegarder un grand nombre de vies humaines. Je vous ai donné tout à l'heure un aperçu des statistiques et je suis convaincu que, rien qu'en faisant appel à ses sentiments d'humanité, le Sénat votera le crédit que refuse aujourd'hui la commission des finances. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Messieurs, la commission des finances s'est préoccupée, avant tout, comme l'a fait notre collègue M. Lhopiteau et comme il sied de le faire dans une question de cette nature, du point de vue humanitaire.

Sa première préoccupation a été de savoir si l'attelage automatique qui était en discussion était suffisamment bien organisé pour qu'en en étendant l'application on donnât au personnel qui devait l'employer le maximum de sécurité pour l'avenir. Vous reconnaîtrez avec nous que le jour où nous en aurons décidé l'application sur une échelle comme celle qui est proposée par la Chambre, avec 8 millions, nous aurons engagé d'une façon complète la question de l'attelage automatique pour le réseau de l'Etat.

Si on faisait cette application avant d'être assuré d'avoir rencontré au point de vue humanitaire — je me place d'abord sur ce terrain — toute la sécurité que nous voulons, nous serions les premiers à reprocher au Gouvernement de prendre une initiative de ce genre en présence de résultats qui pourraient être encore incertains.

Qu'est-il résulté des expériences faites ? Je commence par vous dire que l'appareil en question qui a été essayé est évidemment fort intéressant, fort bien compris.

Nous pouvons lui rendre cet hommage. Mais sommes-nous arrivés, à l'heure actuelle, à la limite des expériences qui doivent nous conduire à en faire une application généralisée ?...

Toute la question est là, aussi bien au point de vue humanitaire qu'au point de vue pratique, pour le réseau.

J'entendais tout à l'heure mon excellent collègue M. Lhopiteau dire qu'au point de vue des rapports qui ont été faits sur ces essais, il avait, je ne dirai pas un parti pris mais une tendance à résister à une décision conforme pour une application de ce genre.

Je crois ne pas me tromper — le Gouvernement me rectifiera s'il y a lieu — en disant que le comité technique appelé à examiner les conséquences de ces essais, comprenait non seulement des ingénieurs, mais certains parlementaires et, en plus, un personnel ouvrier.

Quatre ou cinq ouvriers ont été appelés à faire partie de ce comité et, par conséquent, à fournir un avis. Or, ce comité a donné, si je ne me trompe, un avis sinon unanime, du moins à peu près unanime en ce qui concerne les résultats obtenus.

M. Lhopiteau citait tout à l'heure des chiffres relatifs aux accidents d'attelage avec le système ordinaire. Or, il y a eu — vous n'aviez pas les chiffres, mon cher collègue ; je vais vous les indiquer — même avec le personnel du constructeur — car les employés de l'Etat n'ayant pas voulu prendre la responsabilité du maniement de ces appareils, l'on a demandé au constructeur de fournir son personnel pendant la période d'essai de 235 jours — que même avec ce personnel, qui, en principe, devait être au courant de la manœuvre de ces appareils, il y a eu, dis-je, 23 accidents pour 105 personnes occupées à ces expériences. Ce chiffre ne peut pas être contesté. Il est exact.

M. Lhopiteau. Ce ne sont pas des accidents graves.

M. le rapporteur. Il y a eu tout de même 23 accidents. Je ne prétends pas mon cher collègue, que l'appareil en question n'apporte pas une amélioration au système actuel d'attelage ; sans aucun doute, il en apporte une appréciable ; mais la question qui se pose est de savoir si elle est suffisante pour justifier une utilisation généralisée de l'appareil.

Vous me disiez qu'il y avait douze ans qu'on en avait commencé la mise en essai ; vous auriez pu ajouter que depuis douze ans — comme vous nous sommes pressés d'aboutir — le constructeur a, instruit par l'expérience, créé quatre modèles différents. L'expérience est donc bonne.

Est-ce à dire que la solution est encore jointaine ? Non, nous pouvons affirmer avec le Gouvernement lui-même qu'elle est proche, mais il reste une dernière expérience à faire.

M. Lhopiteau. On a dit la même chose en 1910.

M. le rapporteur. C'est en 1911 que vous avez voté le crédit de 1,200,000 fr. pour procéder à des expériences qui n'avaient pu être faites d'une façon suffisante en 1910. Si nous avions fait en 1910 cette application de l'appareil, nous regretterions d'avoir dépensé tant d'argent sans avoir pu bénéficier des améliorations qui y ont été apportées. Ce n'est pas pourtant une raison pour éterniser ces expériences.

M. Lhopiteau. Y a-t-il eu des morts dans ces expériences ?

M. le rapporteur. Non.

M. Lhopiteau. Vous avez dit qu'il y avait eu 23 accidents.

Ce ne sont pas 23 accidents d'attelage ? Je demande à M. le directeur des chemins de fer de nous fixer à cet égard.

Ce sont, si je ne me trompe, des accidents de toute nature, ne se rapportant pas à l'attelage.

Ainsi un employé portant un de ces appareils, l'a laissé tomber sur son pied, en dehors de l'accrochage des wagons et, vous, vous comptez cet accident comme un accident d'attelage.

M. le rapporteur. Il s'agissait d'une manipulation de cet appareil ! Je le répète, il n'y a pas eu de morts.

M. Brager de La Ville-Moysan. S'il n'y a pas eu d'accidents graves, c'est tout de même un sérieux progrès !

M. le rapporteur. L'administration a déjà envisagé une application de ce système sur les voitures automatrices. Elle peut y être faite, parce que ces voitures circulent sur un réseau déterminé.

Je crois que l'essai a eu lieu sur le métropolitain et a donné d'excellents résultats.

A l'heure actuelle, nous avons encore une vérification dernière à faire.

Au point de vue des accidents, voici encore un argument que je puis invoquer : On a fait la comparaison des accidents qui se produisent avec l'accrochage actuel et de ceux qui se produisent en Amérique. En Amérique, on utilise un procédé d'attelage automatique, si bien que dans les dernières expériences qui vont être faites chez nous, nous allons enjoindre à l'administration, du moment qu'elle expérimente d'autres systèmes, d'étudier également le système américain : il n'y a aucun inconvénient à cela.

En Amérique, le pourcentage des accidents et des morts est à peu près le même, si ce n'est exactement le même, que chez nous.

On ne peut donc pas dire qu'à l'heure actuelle il existe un système déterminé suffisamment perfectionné pour pouvoir être appliqué immédiatement.

Le Parlement a voté une somme de 10,000 fr. il y a deux ans pour la recherche, au moyen d'un concours, des appareils les meilleurs au point de vue de l'attelage automatique et qui pourraient être, après examen, présentés à la conférence de Berne ; la commission technique a fait un choix entre ces divers appareils ; elle en a retenu deux qui sont construits et qui sont en essais maintenant sur les chemins de fer de l'Etat au moins depuis 8 jours. C'est à ce moment, messieurs, et sans attendre que l'expérience comparative de ces deux appareils et de celui dont je viens de parler ait pu être faite, que nous allons dire à l'administration : « Vous ferez vos expériences si vous le voulez, mais avant même d'en connaître le résultat, vous ferez une application en grand de ce système ! » J'estime que nous devons, pendant quelques mois encore, laisser faire ces expériences comparatives entre les trois ou quatre systèmes qu'on nous propose.

M. Milliès-Lacroix. Ce n'est pas à nous de nous prononcer.

M. le rapporteur. A la suite du vote du crédit de 1,200,000 fr. voté il y a deux ans, il a été acheté 7,000 appareils qui ont été mis en service jusqu'au mois de juillet de l'an dernier. Au cours de ces expériences, le constructeur s'est rendu compte qu'il y avait une amélioration assez sérieuse à apporter à ses appareils. Cinquante d'entre eux ont été transformés au mois de mai de l'an passé et, pendant deux mois, ils ont été mis en essais et ont donné, paraît-il, de meilleurs résultats. Actuellement nous avons 7,000 appareils, qui, faute de crédits, ne peuvent pas être employés. J'estime qu'il faudrait au moins leur apporter la mo-

dification qui n'a pu être faite que sur cinquante, pour pouvoir faire une application comparative.

De tout cela, messieurs, il résulte que j'aurais peut-être pu me borner à invoquer un seul argument. C'est celui-ci : Nous sommes en présence d'essais qui, je l'espère, pourront être terminés dans un délai assez court, si nous accordons au Gouvernement le crédit qui nous est demandé, pour faire des expériences comparatives pendant quelques mois, expériences qui, je le crois, pourraient être définitives. Jusque-là, cependant, celui qui serait appelé à décider de procéder à des essais sur l'ensemble du réseau de l'Etat devrait prendre une assez lourde responsabilité.

Comme le Gouvernement s'y refuse, je me demande s'il appartient au Sénat de la prendre lui-même. Cette seule raison me paraît suffisante pour nous décider à faire confiance au Gouvernement, tout en lui demandant de prendre une décision aussi rapide que possible.

Je ne veux pas faire les difficultés qui résultent de la sortie des wagons du réseau, provenant de l'accrochage ou de la nécessité de retirer les appareils, et de les laisser pendre. Il est certain que les compagnies correspondantes devraient consentir à recevoir ces wagons ; car il ne faut pas oublier qu'un appareil pendu peut constituer une cause d'accidents pour le personnel.

Je prie le Sénat, au nom de la commission des finances, de ne pas accorder cette somme de 8 millions qui, je le répète, engagerait l'avenir, étant donné que le système serait appliqué au quart, environ, du réseau, et que nous n'aurions pas la possibilité d'en appliquer un autre.

Au moment où de nouveaux systèmes vont être expérimentés, nous vous demandons, messieurs, d'accorder aux chemins de fer de l'Etat la somme de 150,000 fr. qu'il demande pour acheter un certain nombre de ces appareils nouveaux à mettre en service, non pas, comme on a dû faire jusqu'à présent, sur des wagons appelés à sortir du réseau ou à y rentrer — ce qui force à abaisser ou à retirer l'appareil amovible — mais sur des wagons restant constamment en service sur le réseau de l'Etat. L'intention de l'Etat est, je crois, d'affecter ces wagons au service des charbonnages, de façon à les soumettre à un régime brutal, afin de pouvoir statuer en connaissance de cause.

J'espère que, pour le prochain budget, pour la fin de l'année, vous pourrez nous donner un avis définitif ; le jour où vous aurez trouvé le meilleur système, soyez convaincu, monsieur le ministre, que le Parlement sera enchanté de vous suivre dans cette réforme humanitaire qui préoccupe, à si juste titre, notre collègue M. Lhopiteau. (Très bien ! très bien ! et applaudissements.)

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre. Messieurs, je viens appuyer les observations présentées, au nom de la commission des finances du Sénat, par l'honorable M. Barbier.

Sur le fond de la question, je suis d'accord, aussi bien avec M. Lhopiteau qu'avec le rapporteur, puisque l'un et l'autre ont signalé l'intérêt essentiel, primordial, qui s'attache à la solution prochaine et heureuse de la question de l'attelage automatique.

Cette question est dominée par un intérêt d'humanité qui nous réunit tous dans le même sentiment. (Très bien ! très bien !)

M. Paul Strauss. Il faut aboutir le plus promptement possible.

M. le ministre. Certes. Aussi bien, la question posée devant le Sénat est simplement, à mon avis, une question de méthode. Il s'agit de savoir par quelle voie nous avons chance de nous acheminer le plus sûrement et le plus utilement vers une solution que nous sommes unanimes à souhaiter.

Déjà, messieurs, vous avez pu remarquer, par les explications qui ont été échangées par MM. Lhopiteau et Barbier, que l'un et l'autre préconisent, en définitive, des expériences. M. Lhopiteau a dit tout à l'heure : « Il faut que l'on expérimente en grand l'appareil Boirault. » M. Barbier a répondu : « Il faut que l'on expérimente à nouveau cet appareil, qui n'a pas été l'objet d'essais définitifs et qui n'a pas sa forme *ne varietur*. Il faut, par conséquent, qu'une expérience nouvelle intervienne. »

Voilà donc, messieurs, encore un point intéressant à retenir pour ce débat. Des deux côtés on demande une expérience. C'est l'amplitude de cette expérience, les conditions de cette expérience qui, seules, font la question posée devant le Sénat.

La Chambre a adopté une méthode qui consistait à voter une somme de 8 millions pour acheter un nombre considérable d'appareils Boirault, destinés, sur la proposition de M. de La Porte, à tous les wagons circulant sur les lignes situées au sud de la Loire. Mais, messieurs, quand on évalue le coût de cette opération, on s'aperçoit que l'estimation de 8 millions émanée de l'initiative parlementaire, serait insuffisante pour faire l'application envisagée par la Chambre. La seule dépense d'acquisition des appareils, d'installation des chantiers d'armement et d'organisation des ateliers de réparation, atteindrait en effet 13 millions. Il y aurait lieu d'y ajouter, bien entendu, le surcroît de frais d'exploitation.

La Chambre a donc manifesté sa volonté de voir étendre l'expérience, sinon la mise en service de l'appareil Boirault, sur toute une région au sud de la Loire ; or, avec le crédit voté, on n'y arriverait pas. Mais ce n'est là qu'un détail.

M. Brager de la Ville-Moysan. Ce n'est pas une expérience ; c'est la mise en application d'un système.

M. le ministre. M. Lhopiteau, lui-même s'est servi de cette expression il y a quelques instants.

M. Lhopiteau. C'est une mise en application généralisée, afin que les étrangers puissent se rendre compte des résultats obtenus.

M. le ministre. En présence de quel appareil se trouve-t-on, pour que l'on soit amené à se demander si cette expérience si large s'impose à l'heure présente ? En présence d'un appareil qui, ainsi qu'on l'a rappelé tout à l'heure, expérimenté dès 1903, n'avait pas donné, au moment de ces essais, des résultats très concluants. Il fut essayé à nouveau en 1911, à la suite d'un vote qui mettait à la disposition de l'administration des chemins de fer de l'Etat une somme de 1 million 200,000 fr. pour faire pendant dix mois des expériences dans la région de la Rochelle. Il y a eu là une expérimentation plus large et plus intéressante. Voulez-vous, messieurs, en connaître les résultats ? Ils sont consignés dans une pièce du dossier, dont je vais vous donner lecture. J'ai entre les mains le rapport du directeur des chemins de fer de l'Etat, qui résume les constatations techniques auxquelles il a été procédé pendant cette période de dix mois.

« Les conclusions des chefs de service peuvent se résumer ainsi :

« On ne saurait conclure que l'adoption de l'appareil d'attelage automatique diminuera le nombre des accidents de personnes. C'est tout le contraire qui est à craindre.

« La preuve est faite que, loin de donner une plus grande rapidité de manœuvre, et, par suite, une économie, les essais des appareils automatiques ont provoqué une diminution dans le débit des machines, et, par conséquent, une augmentation de dépenses. »

Au point de vue financier, l'application de l'attelage automatique à l'ensemble du réseau conduirait aux résultats approximatifs suivants.

Dépenses de premier établissement.	
Acquisition des appareils..	46 millions.
Création des chantiers d'armement.....	10 —
Agrandissement des ateliers de réparation.....	10 —
	66 millions.

Dépenses annuelles d'exploitation, non compris la somme à valoir, 10 millions.

En ajoutant à ce dernier chiffre la charge du capital de premier établissement, on voit que le budget du réseau serait grevé d'une dépense supplémentaire annuelle de : 10,000,000 + 3,200,000, soit 13 millions en nombre rond.

Ce sont là les constatations faites, aux points de vue technique et financier, à la suite des essais de 1911.

Les partisans de l'attelage Boirault disent qu'il ne faut pas attacher une valeur absolue à ces constatations ; ils en donnent cette raison que l'appareil essayé à cette époque n'est pas celui que propose actuellement M. Boirault ; c'était un appareil amovible qui comportait des imperfections, tandis que l'appareil actuel est un appareil fixe à rabatement, suffisamment décrit par M. Lhopiteau tout à l'heure, pour que nous puissions en comprendre le fonctionnement.

M. Lhopiteau. Il y a toujours eu deux appareils, depuis sept ou huit ans, l'un amovible, l'autre fixe ; par conséquent, il ne s'agit pas aujourd'hui d'un appareil nouveau.

M. le ministre. Il résulte des explications qui m'ont été données, et même des indications fournies par le syndicat national, dont j'ai reçu des délégués, que l'appareil expérimenté à ce moment-là était l'appareil amovible.

On prétend, en tout cas, du côté des partisans de l'appareil Boirault, que l'appareil expérimenté en 1911 et qui a donné lieu aux constatations que je viens de rappeler au Sénat, était un appareil imparfait par rapport à celui qui est actuellement présenté.

Je veux bien, messieurs, l'admettre en principe ; mais je dis que les essais faits à ce moment ne sont pas concluants et qu'il reste à se demander si l'appareil modifié donne lieu à toutes les garanties voulues et répond à toutes les conditions de perfectionnement que nous sommes en droit d'exiger. C'est un point qui n'est pas encore élucidé, à l'heure où ce débat se produit devant le Sénat.

Je vais, d'ailleurs, par des données statistiques, vous indiquer d'un mot que le fait d'adopter un système d'attelage automatique ne résout pas par lui-même la question que nous voulons, cependant, faire aboutir ; question qui, je le répète, est dominée par un point de vue supérieur d'humanité et qui doit conduire à éviter ces accidents fréquents et lamentables auxquels nous voulons mettre fin.

Tout attelage automatique ne répond pas à cette condition. En voici la preuve : L'honorable directeur des chemins de fer

de l'Etat a cru devoir faire procéder à un relevé exact des accidents qui se sont produits en France, sur le réseau de l'Etat, pendant trois ans, par suite des opérations d'attelage. Il a fait les mêmes recherches statistiques pour les accidents survenus en Amérique, où l'on applique, depuis un certain nombre d'années, un système d'attelage automatique avec tampon central.

Or, il résulte de l'examen de ces éléments statistiques que, chez nous, la proportion des accidents mortels survenus, chaque année, à raison des opérations d'attelage, est de 7.93 p. 100 du nombre total des accidents. Les mêmes calculs donnent, pour le Nord 7.3 p. 100, et aux Etats-Unis, là où fonctionne un mode d'attelage automatique...

M. le rapporteur général. Où il n'y a qu'un tampon.

M. le ministre.... cette proportion est de 7.5 p. 100.

Voici les chiffres, en ce qui concerne les accidents non mortels : aux Etats-Unis, la proportion en est de 5 p. 100, alors que chez nous, avec l'attelage ordinaire, elle ne dépasse pas 3.3 p. 100.

En résumé, la question du système d'attelage automatique doit être envisagée relativement à un appareil déterminé et non pas d'un point de vue en quelque sorte sentimental, à l'égard d'un système quelconque d'attelage automatique. Il faut que tel système, pour être adopté, réunisse bien les conditions, toutes les conditions nécessaires pour atteindre le but que nous nous proposons.

Ceci étant donné, et demeurant, je crois, indiscutable dans ce débat, il reste deux considérations sur lesquelles je me permets, en terminant, d'attirer votre attention. L'une d'elles a d'ailleurs été effleurée, tout à l'heure, par l'honorable M. Barbier.

Dans le dossier que nous examinons en ce moment, il y a des documents dont il ne nous est pas permis de faire abstraction. Un de mes honorables prédécesseurs, M. Jean Dupuy, en 1912, a institué un concours pour déterminer le meilleur appareil automatique. Un crédit de 10,000 fr. a été voté pour primer l'appareil qui serait choisi à la suite de ce concours, auquel près de 400 participants se présentèrent ; j'indique, en passant que M. Boirault n'y a pas pris part. Deux appareils y furent primés ; l'un s'appelle « Pavia Casalis » et l'autre « Piedanna » ; ils sont extrêmement intéressants. Nous en possédons deux spécimens construits et, au dire des techniciens, ils méritent un sérieux examen.

Au surplus, il serait quelque peu paradoxal, dérisoire même, après avoir institué un concours pour arriver à déterminer un bon appareil d'attelage automatique, de ne tenir aucun compte du résultat de ce concours, et de passer outre à cet élément d'information auquel un de mes prédécesseurs a cru devoir recourir, avec l'assentiment complet du Gouvernement et du Parlement qui a voté le crédit de 10,000 francs.

Il y a donc, à ce point de vue, messieurs, quelque chose à faire, je crois, et une comparaison à établir, mettant en concurrence les appareils dont il s'agit.

Enfin, dernière considération sur laquelle, à la Chambre des députés, mon honorable prédécesseur, a cru devoir insister lorsqu'il s'est opposé au vote du crédit de 8 millions — car la Chambre a adopté ce crédit malgré l'avis du Gouvernement — ; M. Fernand David a dit : Ils'agit d'une matière dans laquelle nous ne pouvons pas régler et trancher d'une façon absolument indépendante et sans nous préoccuper de ce qui se fait ailleurs.

Nos wagons circulent hors de nos fron-

tières. Ils vont et reviennent. Il y a des conditions d'échange, d'attelage et décrochage qui nous lient étroitement avec les modes d'exploitation similaires des autres nations. C'est ainsi que, bien antérieurement à l'époque où nous sommes, on est allé avec cette question à Berne, où la conférence a déterminé les caractères que devra présenter l'appareil dont l'adoption sera soumise à l'ensemble des nations européennes.

M. Lhopiteau. Je ne le méconnais pas, mais c'est une raison de plus de nous en préoccuper.

M. le ministre. C'est entendu, mais alors la question va se poser de savoir si nous devons aller à Berne avec l'appareil Boirault, tel qu'il existe à l'heure actuelle. Mon honorable collègue s'est posé cette question, et, pour pouvoir y répondre, il a fort judicieusement adopté la mesure que voici. Il a dit :

« Je vais demander au comité de l'exploitation technique des chemins de fer si je puis aller à Berne avec l'appareil Boirault dernière manière. »

La question a donc été soumise au comité de l'exploitation technique des chemins de fer. Ce comité n'a pas encore statué ; mais une commission dans laquelle se trouvent des représentants du Parlement, et aussi des agents et ouvriers des chemins de fer, s'est prononcée à l'unanimité, à la date du 12 mai 1914, dans les termes suivants :

« La commission,

« Vu la dépêche ministérielle en date du 12 mars dernier posant au comité la question de savoir si les dernières expériences faites avec l'appareil d'attelage automatique Boirault doivent être considérées comme suffisamment satisfaisantes pour qu'il soit possible de proposer l'adoption de cet appareil aux Etats participants à l'arrêté technique ;

« Vu les pièces du dossier relatives aux essais effectués en 1913, sur les chemins de fer de l'Etat ;

« Après avoir entendu les explications des ingénieurs des chemins de fer de l'Etat et de M. Boirault ;

« Constatant que les appareils essayés en 1913 ont donné lieu à un nombre très important d'avaries et de fonctionnements défectueux énumérés dans la statistique soumise au comité.

« Considérant que M. Boirault, sans contester l'exactitude de la statistique, sauf sur quelques points de détails, déclare que la plupart de ces incidents ne pourraient plus se produire avec un appareil ayant subi certaines modifications qu'il indique et qui ont été réalisées sur un modèle en vraie grandeur soumis au comité.

« Considérant que des modifications nombreuses ont été apportées successivement au système Boirault pour faire disparaître les défauts reconnus et ce, notamment, en vue des essais de 1913 et que l'expérience seule pourrait établir si les derniers changements donneraient des résultats satisfaisants et n'offriraient pas quelque inconvénient non prévu, qu'il est dès lors impossible de se prononcer à cet égard.

« Considérant en particulier que dans les essais sur les chemins de fer de l'Etat on n'a pas eu l'occasion de se rendre compte de l'effet possible des froids rigoureux qui pourraient peut-être empêcher le fonctionnement des verrous et paralyser l'appareil.

« Considérant d'ailleurs que le comité est consulté uniquement sur la valeur du modèle expérimenté en 1913 sur les chemins de fer de l'Etat, appareil dont l'inventeur lui-même a reconnu la modification nécessaire.

« Est d'avis que le type d'attelage automatique Boirault expérimenté par les chemins de fer de l'Etat en 1913 ne peut pas être

considéré comme ayant donné des résultats assez satisfaisants pour qu'il soit possible d'en proposer l'adoption aux Etats participants de l'arrêté technique.

« La commission estime d'ailleurs, comme M. le directeur des chemins de fer de l'Etat, que les études concernant la recherche d'un attelage automatique ne doivent pas être abandonnées, mais elle fait observer que, si l'on se décide à poursuivre des essais, ces essais ne doivent pas porter seulement sur l'appareil Boirault modifié, mais aussi sur des appareils primés aux concours de 1912 ou même sur des appareils comportant comme l'attelage américain la suppression des tampons latéraux.

« Le président,

« P. WORMS DE ROMILLY.

« Le secrétaire,
« L. MAISON. »

Voilà le dernier élément d'appréciation qui nous est fourni par le comité de l'exploitation technique.

Le Gouvernement vient dire qu'il serait embarrassé pour faire un usage utile des 8 millions que la Chambre a votés. En revanche, je perçois très bien, conformément aux indications que me donne le comité de l'exploitation technique, qu'il faut faire une nouvelle expérience.

Cette expérience va consister à mettre concurremment sur notre réseau en expérimentation 100 appareils Boirault, Pavia-Casalis, Piedanna et américain.

Ces appareils vont être mis en fonctionnement normal dans les mêmes conditions, sur des wagons de marchandises, soumis, comme, par exemple, ceux qui font le transport des charbons entre les ports et les différents dépôts du réseau, à des accrochages et des décrochages multiples.

C'est par les soins de notre personnel ordinaire que les appareils seront montés sur les wagons et que les essais seront exécutés.

L'expérimentation présentera donc toutes les conditions requises d'efficacité et de réalité pratique. On verra alors ce que valent intrinsèquement les différents appareils.

Ces expériences terminées, messieurs, si l'un des appareils apparaît comme s'imposant, comme réunissant bien toutes les conditions voulues, nous irons le soumettre à Berne, et nous arriverons ainsi, dans un délai assez court, à trancher enfin cette question qui nous tient tant au cœur.

Une seule objection se présente. On dit : « Est-ce que, par cette méthode ou ce procédé, si remarquable soit-il, vous ne risquez pas d'allonger indéfiniment la période d'attente ? Ne risquez-vous pas de créer une cause d'ajournement *sine die* ? »

A cet égard, je crois qu'on ne doit pas avoir d'appréhension véritable, et voici pourquoi. Il appartient à l'administration et au ministre de fixer un délai moral pour la date à partir de laquelle commenceront, obligatoirement, fatalement, en quelque sorte, les expériences dont il s'agit. Ce jour-là, on utilisera les appareils qui seront prêts. Quant à ceux qui, à cette date, n'auront pu être mis au point, on les laissera de côté ; mon intention ferme est de ne pas attendre indéfiniment, parce que, encore une fois, il s'agit d'une question urgente.

Avec le délai moral qui me paraît très suffisant et que nous pourrions d'ailleurs préciser dans quelques jours, nous avons la possibilité d'avoir la concurrence et de commencer l'expérimentation simultanée des appareils dont il s'agit. Nous pourrions alors, je crois, projeter une véritable lumière, une clarté utile sur un débat extrêmement important et passionnant et qui se rattache, je le dis après M. Lhopiteau et M. Barbier, à

un sentiment d'humanité auquel nous nous associons tous. (*Vifs applaudissements.*)

M. Lhopiteau. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lhopiteau.

M. Lhopiteau. Messieurs, les dernières paroles de M. le ministre me prouvent qu'il a compris le sentiment qui avait inspiré mon intervention. Je ne m'attache, en aucune façon, à un appareil déterminé (*Très bien! très bien!*) Je pourrais cependant avoir quelque tendresse pour l'appareil Boirault, parce que je l'ai vu naître. Il a été inventé par un agent du réseau de l'Etat, alors attaché à la gare de Chartres, et j'ai assisté aux premières expériences auxquelles il a donné lieu.

Mais je m'élève au-dessus de ces considérations et il m'importe peu que ce soit l'appareil Pavia-Casalis, Lambert ou un autre qui soit adopté. (*Très bien! très bien!*) Ce que je désire avant tout, c'est qu'on mette en service un système qui place les agents à l'abri des accidents si redoutables et si nombreux qui se produisent. (*Très bien! très bien!*)

Et alors, ce que je crains, par l'ajournement qui serait prononcé si le Sénat suivait sa commission, c'est que nous soyons encore retardés pendant des années et des années.

Je suis bien obligé de dire à M. le ministre des travaux publics que, si grande confiance que j'aie en sa parole, les mêmes déclarations m'ont été faites en 1910 à la tribune de la Chambre par son prédécesseur, qui me disait, alors comme aujourd'hui : « C'est une question de jours ! »

Si je parle plus spécialement de l'appareil Boirault, c'est qu'il a été expérimenté et qu'il est le seul qui l'ait été, et cela depuis douze années. C'est le seul auquel on ait apporté des perfectionnements successifs. Mais, qu'on m'en apporte un autre demain, qui soit meilleur, je m'y rallierai tout de suite.

Ce qui m'intéresse avant tout, c'est la santé, c'est la vie des agents qui sont chargés de l'accrochage des wagons. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Je demande à M. le ministre de prendre enfin une résolution qui tarde depuis douze années : douze années pendant lesquelles des centaines d'agents ont été tués ou blessés et mis hors de service! Je lui demande d'en finir avec ce système transitoire et de prendre une résolution définitive.

M. le président. Déposez-vous un amendement, monsieur Lhopiteau?

M. Lhopiteau. Oui, monsieur le président; je demande le rétablissement du crédit.

M. le président. La commission propose un crédit de 6,992,500 fr., inférieur de 7,850,000 fr. à celui voté par la Chambre des députés.

M. le rapporteur général. Il restera, sur le crédit voté par la Chambre des députés, une somme de 150,000 fr. pour les expériences dont a parlé M. le ministre des travaux publics.

M. le président. Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, c'est-à-dire 14,842,500 francs, voté par la Chambre des députés. (Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 6,992,500 fr. proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 19 avec ce chiffre est adopté.)

M. le président. « Chap. 20. — Etudes et travaux de construction de lignes nouvelles y compris les parachèvements, 20,050,300 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 21. — Dépenses complémentaires

en capital résultant de l'application de la loi du 28 décembre 1911 relative aux conditions de retraite du personnel, 240,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 22. — Insuffisance des produits des lignes en exploitation partielle. » — (Mémoire.)

« Chap. 23. — Charges nettes des capitaux (y compris les intérêts des avances du Trésor et les frais de service des titres), 243,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 24. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 25. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 26. — Remboursement des avances du Trésor, 37,810,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 27. — Remboursement d'avances de tiers, 400,000 fr. » — (Adopté.)

Réseau racheté des chemins de fer de l'Ouest.

1^{re} section. — Dépenses ordinaires.

Dépenses d'exploitation

« Chap. 1^{er}. — Administration centrale et dépenses générales. — Personnel, 16,795,410 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 2. — Administration centrale et dépenses générales. — Dépenses autres que celles du personnel, 5,456,020 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 3. — Exploitation. — Personnel, 60,683,400 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 4. — Exploitation. — Dépenses autres que celles du personnel, 21,741,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 5. — Matériel et traction. — Personnel, 40,788,760 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 6. — Matériel et traction. — Dépenses autres que celles du personnel, 39,239,700 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 7. — Voie et bâtiments. — Personnel, 18,174,080 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 8. — Voie et bâtiments. — Dépenses autres que celles du personnel, 20,637,400 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 9. — Dépenses imprévues et exceptionnelles de réfection ou de grosses réparations visées à l'article 47 de la loi de finances du 13 juillet 1911. — (Mémoire.)

« Chap. 10. — Dépenses diverses, 1,360,800 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 11. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. — (Mémoire.)

« Chap. 12. — Dépenses des exercices clos. — (Mémoire.) »

Charges du capital.

« Chap. 13. — Annuité de rachat due à la compagnie ds l'Ouest, 115,022,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 14. — Charges des obligations émises pour faire face aux dépenses de premier établissement du réseau, depuis le rachat, 19,604,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 15. — Frais de service des titres, 202,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 16. — Intérêts des avances du Trésor, 1,253,000 fr. » — (Adopté.)

2^e section. — Dépenses extraordinaires.

« Chap. 17. — Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits, 75,324,500 fr. »

M. Brager de La Ville-Moysan. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Brager de La Ville-Moysan.

M. Brager de La Ville-Moysan. Messieurs, à propos des travaux complémen-

taires, il me semble qu'il y aurait, dans certaines gares, une extrême nécessité à ce que des passages souterrains fussent créés pour le service et le passage des voyageurs.

M. d'Estournelles de Constant. Très bien!

M. Brager de la Ville-Moysan. J'ai eu l'occasion de le constater moi-même, sur la grande ligne de Paris à Brest, notamment dans des gares d'une importance considérable, comme celle de Chartres, qu'il est parfois impossible, au moins très difficile de circuler d'une voie à l'autre, lorsqu'il y a plusieurs trains qui se croisent en gare. On est obligé de passer au travers des trains qui obstruent complètement le passage. C'est excessivement incommode à tous points de vue; cela peut même amener des accidents graves.

La construction de passages souterrains est d'autant plus nécessaire dans toutes les gares importantes situées sur de grandes lignes, que, à l'heure actuelle, les trains ont une longueur beaucoup plus considérable qu'autrefois. Grâce à la puissance des locomotives, on peut atteler à un même train quinze wagons de voyageurs et plus. La circulation dans les gares est donc absolument interrompue, quand divers trains y stationnent en même temps.

D'un autre côté, quand les voyageurs se trouvent obligés de faire le tour d'un train en gare, il peut arriver que, quand ils le dépassent à l'une de ses extrémités, ils n'aperçoivent pas un train venant sur la voie immédiatement voisine et dans ces conditions, des accidents graves peuvent se produire.

Je demande à l'administration des chemins de fer de l'Etat d'étudier la question et de s'occuper le plus tôt possible d'établir des passages souterrains dans les principes des gares sur les grandes lignes.

J'ai une autre requête à lui adresser.

L'année dernière, nous avons eu dans toute la région de l'Ouest un trafic considérable de pommes. Dans certaines gares, c'est par centaines de wagons que, chaque jour, les expéditions ont été faites pendant près de deux mois. Le personnel a du faire, dans ces gares, un service supplémentaire très important et très dur; il a été soumis à un véritable surmenage, et il me semble que ce serait faire acte de justice que d'attribuer aux employés, lorsqu'on leur impose un travail supplémentaire aussi considérable, une équitable gratification.

J'espère que l'administration des chemins de fer de l'Etat voudra bien étudier la question de savoir si, dans ce cas, il ne serait pas possible, à la fin de l'année, de donner une gratification aux employés qui ont effectué un pareil travail. La question n'est pas, au point de vue budgétaire, très importante et ne peut entraîner un gros supplément de dépenses, d'autant plus que ces gratifications supplémentaires n'auraient lieu d'être allouées que dans les cas où l'augmentation considérable du trafic apporte au réseau des recettes extraordinaires importantes. La dépense resterait toujours dans une proportion infime vis-à-vis des augmentations de recettes. Il n'y aurait pas d'inconvénient et, d'autre part, il serait très juste d'accorder dans ces cas au personnel de légères gratifications. (*Très bien! très bien! à droite.*)

M. Claveille, directeur des chemins de fer de l'Etat, commissaire du Gouvernement. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le commissaire du Gouvernement.

M. le commissaire du Gouvernement. Messieurs, en ce qui concerne les passages

souterrains, je dois déclarer que l'administration des chemins de fer de l'Etat est tout à fait disposée à en augmenter le nombre ; malheureusement, elle ne peut pas, pour ces travaux, aller aussi vite qu'elle le voudrait, parce que les passages souterrains coûtent assez cher.

Sur la grande ligne de Paris à Brest, à laquelle l'honorable sénateur s'intéresse plus particulièrement, nous avons déjà pris quelques décisions ; au Mans notamment, nous faisons actuellement un passage souterrain qui sera terminé l'an prochain et qui donnera toute satisfaction aux voyageurs.

M. Dominique Delahaye. C'est bien utile ; au Mans vous écrasez souvent du monde.

M. le commissaire du Gouvernement. Nous désirons, monsieur le sénateur, écraser le moins de monde possible : c'est précisément pour cela que nous faisons des passages souterrains.

Nous en ferons également à Chartres, à Rennes, à Saint-Brieuc c'est-à-dire dans les grandes gares où la circulation des trains est particulièrement intense, et peut-être en beaucoup d'autres endroits. Nous étudions la question.

En ce qui concerne les gratifications exceptionnelles dont a parlé M. Brager de La Ville-Moysan, je dois déclarer que, personnellement, je suis tout à fait disposé à récompenser le personnel, comme le prévoit, d'ailleurs, le statut, soit par des avancements hors tour, soit par des gratifications exceptionnelles, soit de toute autre manière. Mais il serait imprudent de généraliser la mesure ; si j'étais obligé de donner des gratifications à tous ceux qui font leur devoir, je devrais, je suis heureux de le constater, en donner presque à tout le monde. (*Très bien ! très bien !*)

Pour conserver à ces récompenses extraordinaires leur véritable caractère et leur efficacité, il faut établir des catégories, et c'est là, messieurs, chose assez délicate.

J'ai déjà, dans un grand nombre de circonstances, distribué des gratifications ; je continuerai à le faire, mais je demande au Parlement de me laisser pour cela toute liberté dans la limite des crédits qui me sont accordés. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

M. Brager de La Ville-Moysan. Je tiens simplement à bien préciser. Il me semble qu'étant donné les travaux considérables qui ont été accomplis dans certaines gares et l'énorme augmentation de travail, dépassant ce que l'on peut normalement demander au personnel, qui en est résultée, ce personnel a fait plus que son devoir.

J'insiste donc pour que l'administration des chemins de fer de l'Etat examine la question de savoir si, dans ce cas, il n'est pas très juste qu'elle donne à ses employés quelques allocations supplémentaires.

M. Dominique Delahaye. C'est affaire entre la direction du réseau et son personnel, cela !

M. le président. Il n'y a pas d'autres observations sur le chapitre 17 ?
Je le mets aux voix.

(Le chapitre 17 est adopté.)

M. le président. « Chap. 18. — Dépenses complémentaires de premier établissement du matériel roulant, du matériel naval et du matériel inventorié, 43,887,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 19. — Etudes et travaux de construction des lignes nouvelles y compris les parachèvements, 6,730,100 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 20. — Dépenses exceptionnelles

afférentes à l'arrière légué par la compagnie de l'Ouest, 16,422,300 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 21. — Reconstitution de la réserve d'incendie et constitution de la réserve maritime, 120,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 22. — Dépenses complémentaires en capital résultant de l'application de la loi du 28 décembre 1911 relative aux conditions de retraite du personnel, 650,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 23. — Insuffisance des produits des lignes en exploitation partielle, 850,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 24. — Charges nettes du capital (y compris les intérêts des avances du Trésor et les frais de service des titres), 2,863,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 25. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 26. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 27. — Dépenses extraordinaires du réseau racheté de l'Ouest, restant à payer à la clôture du compte spécial institué par l'article 32 de la loi de finances du 26 décembre 1908. » — (Mémoire.)

« Chap. 28. — Remboursement des avances du Trésor, 157,390,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 29. — Remboursement des avances de tiers. » — (Mémoire.)

La commission des finances demande au Sénat de vouloir bien statuer sur le chapitre 87 du budget des travaux publics qui a été réservé.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. La commission des finances demande au Sénat de réduire de 192,500 fr. le chapitre 87 du budget des travaux publics et de le ramener à 1,626,808 fr.

M. le président. « Chap. 87. — Annuités dues à l'ancien réseau de l'Etat.

« Chiffre voté par la Chambre, 1,819,308 francs.

« Chiffre proposé par la commission des finances, 1,626,808 fr. »

Je mets aux voix le chiffre de la Chambre, repoussé par votre commission d'accord avec le Gouvernement.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 87 avec le chiffre de 1,626,808 fr. proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 87, avec ce chiffre, est adopté.)

Voix nombreuses. A demain !

M. le président. On demande le renvoi à demain de la suite de la discussion.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi ordonné.

5. — DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. La parole est à M. Pontaille.

M. Pontaille. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la 3^e commission d'intérêt local, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la perception d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Sanvic (Seine-Inférieure).

M. le président. Le rapport sera imprimé et distribué.

La parole est à M. Dupont.

M. Emile Dupont. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat deux rapports faits au nom de la commission des finances chargée d'examiner les projets de loi, adoptés par la Chambre des députés :

Le 1^{er}, portant addition à l'article 65 de la loi de finances du 26 décembre 1908, relatif à l'exécution de services publics par les entrepreneurs de services réguliers de voitures automobiles subventionnés.

Le 2^e, relatif à l'approbation de la convention conclue entre la caisse nationale d'épargne et la ville de Paris pour l'acquisition d'un terrain sur lequel sera édifié le bureau central des postes et des télégraphes du 9^e arrondissement et pour la location à la ville de Paris d'une partie de l'immeuble à construire.

M. le président. Les rapports seront imprimés et distribués.

6. — RÉGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici, messieurs, quel pourrait être notre ordre du jour de demain :

A deux heures et demie, séance publique :
Rapport de la commission de surveillance de la caisse d'amortissement et de la caisse des dépôts et consignations sur les opérations de l'année 1913 de ces deux établissements ;

1^{re} délibération, sous réserve qu'il n'y aura pas débat, sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 162 du code civil, en ce qui concerne le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs ;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et recettes de l'exercice 1914 :

Marine militaire ;
Marine marchande et caisse des invalides de la marine ;

Finances. — Chapitres réservés ;
Justice. — Chapitres réservés ;
Instruction publique. — Chapitre réservé ;
Loi de finances ;

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant approbation de la convention pour la protection de la propriété littéraire, artistique et scientifique, signée à Rio-de-Janeiro, le 15 décembre 1913, entre la France et les Etats-Unis du Brésil.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi fixé.

Personne ne demande plus la parole ?...
La séance est levée.

(La séance est levée à sept heures moins cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie du Sénat,

ARMAND LELIOUX.

QUESTIONS ÉCRITES

[Application de l'article 80 du règlement modifié par la résolution du 7 décembre 1911 et ainsi conçu :

« Art. 80. — Tout sénateur peut poser à un ministre des questions écrites ou orales.

« Les questions écrites, sommairement rédigées, sont remises au président du Sénat.

« Dans les huit jours qui suivent leur dépôt, elles doivent être imprimées au Journal officiel avec les réponses faites par les ministres. Elles ne feront pas l'objet d'une publication spéciale.

« Les ministres ont la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai pour rassembler les éléments de leur réponse. »]

194. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 24 juin 1914, par M. Villiers, sénateur, demandant à M. le ministre

de la marine quelle suite il compte donner aux demandes qui lui ont été adressées le 5 décembre 1913 et les 10 et 29 mars 1914 par divers commis et par l'association des commis du personnel administratif de gestion en service à Paris, à l'effet d'obtenir les mêmes indemnités (résidence et fonctions réunies) que celles allouées aux agents techniques des différents services de la marine détachés dans la capitale.

195. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 24 juin 1914, par M. Villiers, sénateur, demandant à M. le ministre de la marine : 1° pour quelles raisons existe, en ce qui concerne les indemnités, une différence de traitement entre les agents détachés à Paris des personnels administratifs et techniques de la marine ; 2° pourquoi les commis se trouvent dans une situation inférieure à celle des agents techniques, alors que ces deux personnels sont régis et assimilés en tous points par les décrets de réorganisation du 20 février 1914 et qu'ils reçoivent les mêmes indemnités dans les colonies et la métropole, sauf à Paris.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Réponse de M. le ministre de la marine à la question écrite n° 174, posée par M. Villiers, sénateur, le 4 avril 1914.

M. Villiers, sénateur, demande à M. le ministre de la marine si l'indemnité familiale prévue par la loi du 30 décembre 1913 dont bénéficient seulement les militaires sera prochainement applicable aux fonctionnaires civils des diverses administrations de l'Etat.

Réponse.

L'allocation d'indemnités pour charges de famille aux fonctionnaires civils a été soumise à l'examen d'une commission interministérielle constituée par le ministre des finances.

Réponse de M. le ministre de la guerre à la question écrite n° 175, posée par M. Mulac, sénateur, le 7 avril 1914.

M. Mulac, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si les pharmaciens

ou étudiants en pharmacie, munis de douze inscriptions, appartenant à des classes antérieures à celle de 1913 et appelés en même temps que celle-ci, à l'expiration de leur sursis d'incorporation, seront admis, à la fin de leur première année de service, à subir l'examen de pharmacien auxiliaire, conformément à l'article 25 de la loi du 21 mars 1905, modifiée par celle du 7 août 1913. Cette disposition existait d'ailleurs déjà pour les médecins en vertu de la loi du 21 mars 1905, avant qu'elle fût modifiée par celle du 7 août 1913.

Réponse.

Les jeunes gens visés dans la question, quoique incorporés en même temps que la classe 1913, ont pour statut la loi du 21 mars 1905, et, à ce titre, ne feront que deux ans de services ; ils ne sauraient donc obtenir un grade qui n'est pas prévu par la loi précitée.

Réponse de M. le ministre de la guerre à la question écrite n° 181, posée par M. Charles Dupuy, sénateur, le 22 mai 1914.

M. Charles Dupuy, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si un jeune homme de la classe 1912, ajourné en 1913, reconnu bon en 1914, dépendra, pour son incorporation, de la lettre initiale tirée au sort en 1912 ou de celle de 1913 ou de celle de 1914.

Réponse.

Les ajournés prennent rang, pour leur affectation, d'après l'ordre alphabétique déterminé par le sort dans l'année de leur appel.

Le jeune homme dont il s'agit sera donc affecté suivant la lettre tirée au sort en 1914.

Ordre du jour du jeudi 25 juin.

A deux heures et demie, séance publique.

Rapport de la commission de surveillance de la caisse d'amortissement et de la caisse des dépôts et consignations sur les opérations de l'année 1913 de ces deux établissements.

1^{re} délibération sur la proposition de loi,

adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 162 du code civil, en ce qui concerne le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs. (N°s 91, année 1912, et 75, année 1914. — M. Guillaume Pouille, rapporteur.)

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et recettes de l'exercice 1914. (N°s 244, 272, et 272 annexe et annexe bis, année 1914. — M. Emile Aimond, rapporteur général.)

Marine militaire. — M. Chautemps, rapporteur.

Marine marchande et caisse des invalides de la marine. — M. Jénouvrier, rapporteur.

Finances. — Chapitres réservés.

Justice. — Chapitres réservés.

Instruction publique. — Chapitre réservé.

Loi de finances. (N° 272 et annexe, année 1914. — M. Emile Aimond, rapporteur général.)

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant approbation de la convention pour la protection de la propriété littéraire, artistique et scientifique, signée à Rio-de-Janeiro, le 15 décembre 1913, entre la France et les Etats-Unis du Brésil. (N°s 192 et 300, année 1914. — M. Gustave Rivet, rapporteur.)

Errata

au compte rendu in extenso de la séance du lundi 22 juin 1914 (Journal officiel du 23 juin).

Page 799, 1^{re} colonne, 26^e ligne,

Au lieu de :

« 5,224,100 fr. »,

Lire :

« 5,223,100 fr. ».

Page 803, 3^e colonne, 24^e ligne,

Au lieu de :

« 187,578 fr. »,

Lire :

« 187,570 fr. ».