

SÉNAT

Session ordinaire de 1917.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 50^e SÉANCE

Séance du jeudi 12 juillet.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Demande de congé.
3. — Décès de M. Vacherie, sénateur de la Haute-Vienne. — Allocution de M. le président.
4. — Dépôt par M. Delhon d'un rapport, au nom de la commission de la marine, sur le projet de loi adopté par la Chambre des députés, concernant l'attribution de la médaille militaire et de la croix de la Légion d'honneur avec traitement au personnel de la marine marchande.
5. — 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver une convention annulant la rétrocession du tramway de Brioude (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Lavoûte-Chilhac, et de déclasser cette voie ferrée.
Déclaration de l'urgence.
Adoption des trois articles et de l'ensemble du projet de loi.
6. — 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant modification de l'article 45 de la loi de finances du 31 décembre 1917, relatif à l'inspection de l'enseignement technique.
Déclaration de l'urgence.
Adoption de l'article unique du projet de loi.
7. — 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant création d'utilité publique des travaux d'amélioration de la Seine dans la traversée de Paris, au double point de vue des inondations et de la navigation.
Communication d'un décret désignant un commissaire du Gouvernement.
Déclaration de l'urgence.
Discussion générale : MM. Audiffred, rapporteur ; Desplas, ministre des travaux publics et des transports ; Paul Strauss, Herriot et Milliès-Lacroix, rapporteur général de la commission des finances.
Adoption des trois articles et de l'ensemble du projet de loi.
Proposition de résolution de MM. Audiffred, Monis, Astier et Milliès-Lacroix : M. Paul Strauss. — Adoption.
8. — Dépôt et lecture par M. Milliès-Lacroix d'un rapport, au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à relever le taux des pensions militaires pour infirmités en cas de cécité absolue ou d'amputation de deux membres.
Sur l'urgence : MM. Debierre, Milliès-Lacroix, rapporteur général ; Albert Métin, sous-secrétaire d'Etat des finances, et Paul Strauss.
— Vote de l'urgence.
Adoption de l'article unique du projet de loi.
9. — 1^{re} délibération du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant le jugement par le conseil d'Etat des recours contentieux en matière de pensions.
Communication d'un décret désignant un commissaire du Gouvernement.
Déclaration de l'urgence.
Demande de renvoi : MM. Cazeneuve et Boivin-Champeaux, rapporteur. — Renvoi de la discussion à une autre séance.
10. — 1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à compléter l'article 445 du code d'instruction criminelle.
Déclaration de l'urgence.

SÉNAT — IN EXTENSO

Adoption de l'article unique de la proposition de loi.

11. — Ajournement de la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur l'organisation de l'enseignement professionnel public de l'agriculture.
12. — Ajournement de la discussion des conclusions du rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner les marchés qui auront été passés par le Gouvernement pendant la guerre (marchés de projectiles).
13. — Règlement de l'ordre du jour.
14. — Congé.
Fixation de la prochaine séance au jeudi 19 juillet.

PRÉSIDENCE DE M. RÉGISMANSET
VICE-PRÉSIDENT

La séance est ouverte à trois heures.

1. — PROCÈS-VERBAL

M. Lucien Cornet, l'un des secrétaires, donne lecture du procès-verbal de la séance du vendredi 6 juillet.
Le procès-verbal est adopté.

2. — DEMANDE DE CONGÉ

M. le président. M. de Freycinet demande un congé pour raison de santé.
Cette demande est renvoyée à la commission des congés.

3. — COMMUNICATION RELATIVE AU DÉCÈS DE M. VACHERIE, SÉNATEUR DE LA HAUTE-VIENNE

M. le président. Mes chers collègues, j'ai le regret de vous faire part de la mort de M. Vacherie, sénateur de la Haute-Vienne.
Docteur en médecine, maire de Rancon, M. Vacherie, grâce à de sérieuses qualités d'organisateur et à l'aménité de son caractère, s'était acquis dans son département une légitime autorité, et ses concitoyens le portèrent à la présidence du conseil général, où il donna la mesure de l'influence que peut avoir un esprit sage et éclairé, désintéressé et soucieux simplement des meilleures solutions.

M. Jean Codet. Très bien !

M. le président. Député de l'arrondissement de Bellac, pour les périodes 1889-1898 et 1902-1908, il fut élu au Sénat le 3 janvier 1909, et depuis il a pris une part assidue à nos travaux et à nos délibérations, faisant preuve d'un savoir réel, d'un jugement droit et profond, d'une sérieuse connaissance des choses de l'administration, apportant à l'étude des questions l'aide d'une longue expérience des affaires qu'est appelé à résoudre l'homme politique. (*Très bien ! très bien !*)

Au Sénat, M. Vacherie avait l'estime générale de ses collègues et ne comptait que des amis (*Marques d'assentiment*) ; fidèle à son mandat, à sa politique, il a toujours appuyé de ses votes les principales réformes démocratiques. Confiant dans l'avenir de ce pays, il attendait avec nous l'issue heureuse des graves événements qui se déroulent aujourd'hui. La mort l'a surpris en pleine intelligence et déjà son esprit clairvoyant avait pu percevoir les raisons graves militent en faveur de la cause de la France et de ses alliés, et permettant d'avoir foi dans la victoire définitive. (*Nouvelle approbation.*)

En votre nom, messieurs, j'adresse à la famille de notre regretté collègue, l'expression attristée de nos condoléances et de nos sympathies. (*Applaudissements unanimes.*)

4. — DÉPÔT D'UN RAPPORT

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

M. Delhon. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission de la marine chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant l'attribution de la médaille militaire et de la croix de la Légion d'honneur avec traitement au personnel de la marine marchande.

M. le président. Le rapport sera imprimé et distribué.

5. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF AU DÉCLASSEMENT DU TRAMWAY DE BRIOUBE A LAVOÛTE-CHILHAC

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver une convention annulant la rétrocession du tramway de Brioude (gare Paris-Lyon-Méditerranée), à Lavoûte-Chilhac et de déclasser cette voie ferrée.

M. Peschaud, rapporteur. J'ai l'honneur de demander au Sénat de vouloir bien déclarer l'urgence.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'urgence est déclarée.

Si personne ne demande la parole dans la discussion générale, je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles du projet de loi.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion des articles.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Est approuvée la convention passée, le 26 avril 1915, entre le préfet de la Haute-Loire, au nom du département, d'une part, et MM. René Bouëry-Vesseyre, Antonin Bouëry-Vesseyre, Julien Bouëry-Vesseyre et Paul Bouëry-Vesseyre, agissant conjointement et solidairement comme héritiers de M. Vesseyre, d'autre part, pour l'annulation de la rétrocession du tramway de Brioude (gare P.-L.-M.) à Lavoûte-Chilhac, telle qu'elle résultait de la convention du 26 août 1910 annexée au décret du 12 septembre 1910.

« Une copie certifiée conforme de la nouvelle convention restera annexée à la présente loi. »

Personne ne demande la parole sur l'article 1^{er} ?...

Je le mets aux voix.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Le remboursement, aux héritiers de M. Vesseyre, du cautionnement versé par application de l'article 14 de la convention du 26 août 1910 ne pourra avoir lieu qu'après le versement intégral, jusqu'à la date de la présente loi, des frais de contrôle afférents à la ligne de tramway de Brioude à Lavoûte-Chilhac. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Est déclassée la ligne du tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Brioude (gare Paris-Lyon-Méditerranée) et Lavoûte-Chilhac, dont la déclaration d'utilité publique a été prononcée par décret du 12 septembre 1910. » — (Adopté.)

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

6. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF A L'INSPECTION DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

M. le président. L'ordre du jour appelle la première délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant modification de l'article 46 de la loi de finances du 31 décembre 1907, relatif à l'inspection de l'enseignement technique.

M. Murat, rapporteur. J'ai l'honneur de demander au Sénat, d'accord avec le Gouvernement, de vouloir bien déclarer l'urgence.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

Il n'y a pas d'opposition?...

L'urgence est déclarée.

Si personne ne demande la parole dans la discussion générale, je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion de l'article unique du projet de loi.

Il n'y a pas d'opposition?...

Je donne lecture de l'article unique :

« Article unique. — Les dispositions des trois premiers paragraphes de l'article 43 de la loi de finances du 31 décembre 1907 sont ainsi modifiées :

« Les cadres du service de l'inspection de l'enseignement technique au ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, sont fixés par décret. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(L'article unique est adopté.)

7. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LES TRAVAUX D'AMÉLIORATION DE LA SEINE

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant déclaration d'utilité publique des travaux d'amélioration de la Seine dans la traversée de Paris, au double point de vue des inondations et de la navigation.

Je dois donner connaissance au Sénat du décret suivant :

« Le Président de la République française, « Sur la proposition du ministre des travaux publics et des transports,

« 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. Charguéraud, conseiller d'Etat, directeur chargé des services de la navigation et des ports maritimes au ministère des travaux publics et des transports, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre des travaux publics et des transports au Sénat, dans la discussion du projet de loi portant déclaration d'utilité publique des travaux d'amélioration de la Seine dans la traversée de Paris, au double point de vue des inondations et de la navigation.

« Art. 2. — Le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 6 juillet 1917.

« R. POINCARÉ.

« Par le Président de la République :

« Le ministre des travaux publics et des transports,

« DESPLAS. »

M. Audiffred, rapporteur. J'ai l'honneur de demander au Sénat, d'accord avec le Gouvernement, de vouloir bien déclarer l'urgence.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

Il n'y a pas d'opposition?...

L'urgence est déclarée.

La parole est à M. le rapporteur dans la discussion générale.

M. le rapporteur. Messieurs, la commission de l'outillage national vous demande d'adopter le projet de loi qui a été présenté par le Gouvernement, voté par la Chambre, et qui a pour objet l'amélioration de la navigation de la Seine et la défense contre les inondations.

Ce projet coûtera 67,346,000 fr. Il comprend deux parties : l'élargissement du bras de la Monnaie, qui sera porté d'une largeur de 100 mètres environ à 157 mètres, par suite d'expropriations diverses ; l'approfondissement de la Seine entre Suresnes et Bougival.

Il ne peut y avoir aucune difficulté, semble-t-il, en ce qui concerne le vote de ce projet, mais si vous mainteniez, pour l'exécution des travaux, le système financier proposé par le Gouvernement et voté par la Chambre, il se passerait probablement de longues années avant leur achèvement.

En effet, le Parlement a déjà décidé, pour l'amélioration des voies navigables, l'exécution de travaux qui s'élèvent à la somme de 330 millions, dont 217 à la charge de l'Etat. Mais, pour faire face à cette dépense, le Gouvernement ne dispose que d'un crédit annuel de 21 millions.

Il s'ensuit que, pour exécuter les travaux déjà en cours, il faudra au moins douze années. Si vous ajoutez ce nouveau projet à ceux qui sont déjà inscrits, vous augmenterez la dépense, et, très certainement, ce n'est pas de longtemps que les travaux pourront être mis en chantier.

Je ne pense pas qu'on ait la prétention de faire écarter l'un quelconque des projets anciens pour lui substituer celui que vous allez voter. Dans ces conditions, votre commission estime, sans vouloir arrêter le vote du projet, qu'il y a lieu pour le Gouvernement de présenter un projet financier nouveau permettant l'exécution rapide des travaux.

Remarquez que, s'il s'agissait d'un tramway urbain ou départemental, la question ne se poserait pas. Conformément à votre jurisprudence constante, vous inscririez au budget de l'Etat une somme annuelle qui serait à la disposition de la ville de Paris, et, grâce à cette subvention, la Ville émettrait un emprunt et exécuterait les travaux ; mais, en matière de voies navigables, il n'en est pas ainsi. Par conséquent, si l'on veut exécuter les travaux dans un bref délai, la nécessité s'impose de soumettre au Parlement très prochainement un nouveau système financier. C'est une considération que nous soumettons à l'appréciation du Sénat et de M. le ministre des travaux publics ; mais il n'y a rien là qui puisse arrêter le vote du projet actuel.

Les travaux qui ont fait l'objet du projet de loi sont incontestablement d'une très grande utilité, mais ils ne sont qu'une partie de ceux qu'il faut entreprendre, si l'on veut réellement protéger Paris contre les inondations et assurer d'une manière efficace une navigation utile dans la Seine. On dit : « C'est une étape. » Soit, mais ce n'est pas en franchissant une étape que l'on parcourt la route à suivre.

Je voudrais, à ce sujet, mettre sous les yeux du Sénat et du Gouvernement une observation qui a été faite, il y a bien long-

temps, par un économiste et un ingénieur des plus remarquables de ce pays, Michel Chevalier. Il s'exprimait comme suit :

« Les résultats de nos travaux de canalisation seront prodigieux, si nous nous déterminons à les vite finir, à les parfaire sur toute leur étendue, sans laisser d'interruption nulle part ; car une écluse en mauvais état ou d'un abord difficile, un bief qui manque d'eau, la traversée de niveau d'une rivière torrentielle, envasée ou encombrée de sable, suffisent à détruire la moitié des avantages d'une communication qui a coûté des millions par cinquante et par centaines. »

C'est l'évidence même, et, en pareille matière, il y a qu'un moyen de bien faire : c'est de présenter des projets d'ensemble comprenant toutes les améliorations nécessaires. Vous avez deux buts à atteindre : d'abord, protéger la ville de Paris et sa banlieue contre les inondations. Il ne suffit pas, pour cela, d'apporter un projet qui abaissera de 50, 55 ou 60 centimètres le niveau des eaux, et qui laissera les crues produire leurs effets désastreux, il faut présenter un projet qui permettra de réaliser cette défense dans des conditions pleinement satisfaisantes.

De même, pour la navigation, il ne suffit pas d'améliorer le bief entre Suresnes et Bougival pour réaliser le maximum d'utilisation de la Seine entre Paris et Rouen. Ce bief ne représente qu'une fraction du fleuve. Ce que vous ferez ainsi sera bien, mais cela restera tout à fait insuffisant.

Votre commission estime que le Gouvernement doit, une fois pour toutes, présenter sur ces deux affaires des projets d'ensemble complets, sérieusement étudiés, et qui permettent de réaliser les résultats auxquels on doit tendre.

Ces deux questions des inondations et de la navigation ont été étudiées par les commissions composées des hommes les plus compétents. Celle des inondations a fait l'objet de travaux extrêmement remarquables d'une commission extraparlamentaire présidée par l'ingénieur si éminent qu'était M. Alfred Picard. La chambre de commerce de Rouen, présidée par notre regretté collègue M. Waddington, a, dès 1902, indiqué tous les travaux qu'il y avait à faire en Seine pour améliorer la navigation. Je regrette de dire qu'on n'a pas tenu compte de ses propositions si judicieuses.

Ainsi, on a indiqué en passant la nécessité de refaire le barrage de Martot, près de Rouen, en disant qu'il menaçait ruine et que, s'il s'écroulait par suite de son mauvais état, la navigation serait interrompue.

En 1909, la chambre de commerce de Rouen disait cela. Aujourd'hui, en 1917, le barrage de Martot est dans l'état où il se trouvait en 1909.

M. Gaston Menier. Et surtout après le terrible avertissement des dernières inondations !

M. le rapporteur. Donc, ce que la commission demande au Gouvernement en proposant le vote du projet qui vous est soumis, c'est de faire ces études complètes, définitives, qui ne laissent rien à désirer. Ces questions ont été étudiées par les hommes les plus compétents : par la commission des inondations, par la chambre de commerce de Rouen, par la Ligue maritime, par le congrès du commerce, par le congrès des travaux publics qui s'est tenu en 1912 sous la présidence de Charles Pevet, avec le concours de M. Jean Dupuy, alors ministre des travaux publics. Cette étude, qui a donné lieu à un travail très remarquable de M. Lavaux, ingénieur des arts et manufactures a été complétée encore par les commissions des usagers de la Seine.

Pour toutes ces raisons, nous croyons

pouvoir, sans gêner en rien la liberté du Gouvernement qui a la responsabilité de ces études et qui les poursuivra en pleine indépendance, lui indiquer quelques-unes des solutions partielles à donner.

Pour les inondations d'abord, il suffit de se promener sur les quais de Paris pour voir que certains ponts semblent avoir été construits pour empêcher l'écoulement des eaux. Ces ouvrages ont des piles énormes, des tabliers qui s'abaissent presque au niveau de l'eau, et il ne passe sous ces ponts que les trois quarts de l'eau qui devrait y couler. On a refait, quelques-uns d'entre eux, mais il faudrait refaire tous ceux qui sont un obstacle. On pourrait amincir les piles qui sont énormes ou en supprimer quelques-unes et élever les tabliers. Les enrochements laissent à désirer parce qu'on y jette de la pierre sans trop examiner en quelle place on la met; il y a là des soins spéciaux à prendre. Si une partie trop considérable du lit est ainsi occupée, l'écoulement est rendu plus lent; il y a des précautions à prendre. Voici maintenant une question de police qui a son importance.

Des quais sont convertis en véritables magasins sur lesquels aucun espace ne doit être perdu; j'ai vu tout à l'heure, en aval du pont de Solférino, des pierres de taille qui occupaient au moins 1,100 mètres cubes; en amont de ce pont des dépôts de meubles occupent à peu près 500 mètres cubes. Si une inondation survenait en ce moment le lit du fleuve en serait rétréci! Pourquoi tolère-t-on cet état de choses? Voilà quarante ans que les intéressés protestent en vain.

Il y a peut-être lieu de remarquer que le préfet de police est en mauvaise situation pour prendre des mesures. Que vient faire en cette matière son autorité? La Seine dépend du ministère des travaux publics et de ses collaborateurs.

Il me semble que le préfet de police n'a rien à voir en ce qui concerne les mesures à prendre pour faciliter la navigation. J'indique cela à M. le ministre des travaux publics, parce que je crois qu'il y a inconvénient à diviser entre trois ou quatre administrations la direction d'une affaire.

On arrive ainsi à des conséquences très fâcheuses.

La grande mesure qui s'impose pour réduire les inondations, c'est évidemment celle que vous allez exécuter pour le bief de Suresnes-Bougival.

Il faut l'exécuter aussi pour tous les biefs en aval jusqu'à Rouen.

C'est l'approfondissement de la Seine à 4 m. 50; quand on aura agrandi le lit, il passera, c'est l'évidence même, une plus grande quantité d'eau.

Il ne faut pas s'arrêter à Bougival, il faut aller jusqu'à Rouen; c'est la partie principale des études que vous avez à faire pour la défense contre les inondations.

Enfin, il y a un grand projet que la commission des inondations avait indiqué, que le Gouvernement et le conseil municipal ont écarté provisoirement, mais qu'il faudra bien étudier pour savoir s'il est exécutable dans des conditions financières avantageuses.

C'est la dérivation de la Marne entre Annot et Epinay. Il ne faut pas seulement dire: Ce serait une dépense de 200 millions; il faut voir quels avantages on retirera de cette dépense par la création d'un port immense, la location et la vente de terrains mis en état pour les besoins de l'industrie. Il peut se faire que l'on retire de cette opération une somme équivalente à la moitié de la dépense. C'est à examiner. Je ne dis pas qu'il faut décider cette dérivation dès aujourd'hui, mais je le signale, au nom de la commission, à M. le ministre des travaux

publics; elle a, je crois, une importance extrême.

Du reste, M. le préfet de la Seine a repris cette idée dans un rapport adressé, le 2 juillet courant, au conseil municipal de Paris pour l'inviter à étudier de nouveau tous ces problèmes qui, heureusement, commencent à préoccuper tous les esprits.

Puis, il y a la question des réservoirs d'arrêt. J'en avais dit un mot ici, lorsque j'interpellais le Gouvernement — en mars 1910 — sur les moyens de prévenir les inondations. Il faut y revenir; c'est une question capitale.

Certains ingénieurs disent que l'on ne peut pas faire utilement des réservoirs d'arrêt. D'autres, au contraire, comme M. Colmet d'Aage, affirment que ces réservoirs sont d'une grande utilité.

La commission des inondations, qui poursuit ses travaux, a considéré qu'il y avait là un moyen puissant de prévenir les inondations.

Au reste, qu'est-ce que peut faire un réservoir d'arrêt? C'est imiter la nature.

On a constaté que le lac de Constance emmagasine, en temps de crue, 2 milliards 200 millions de mètres cubes, c'est-à-dire presque la totalité d'une crue de la Seine. On a constaté que le lac de Genève emmagasine, en temps de crue, 1,700 millions de mètres cubes, c'est-à-dire presque une crue de la Seine. Si ces deux grands réservoirs naturels n'existaient pas, les vallées du Rhin et du Rhône seraient perpétuellement dévastées. Imiter donc la nature, faites ce qu'elle a fait.

Dans la vallée de la Seine, sur l'Armançon, petit affluent de l'Yonne, nous avons, d'ailleurs, un embryon de ce qu'on pourrait faire.

On y a construit un barrage qui retient seulement 5,200,000 mètres cubes; c'est l'œuvre de M. Mauris, directeur du P.-L.-M., alors ingénieur ordinaire à Semur.

Voici la conséquence de ce petit barrage qui n'a coûté que 1,700,000 fr. La ville de Semur, qui était perpétuellement inondée, ne l'est plus. Le canal de Bourgogne, par lequel il a été établi, est alimenté. Puis, tous les usiniers qui, sur une longueur de 30 kilomètres, étaient privés d'eau pendant l'été, en ont maintenant assez pour actionner leurs usines.

Ce triple résultat est très satisfaisant; la dépense faite a été certainement défrayée trois ou quatre fois par les avantages qu'a procurés ce barrage.

En 1912, s'est tenu à Philadelphie un congrès de la navigation dans lequel tous les plus éminents ingénieurs du monde sont venus exposer leurs vues. Tous ont déclaré que les réservoirs d'arrêt étaient un moyen de combattre les inondations et d'améliorer la navigation.

J'ai résumé dans mon rapport les principales observations échangées: mais en voici une qui est topique: c'est celle de M. Timonoff, l'ingénieur russe qui a été directeur, pendant longtemps, de l'école des ponts et chaussées de Pétersbourg.

« M. Timonoff. — Parmi les moyens qui se présentent pour améliorer le régime et les conditions de navigabilité des rivières figurent les réservoirs d'arrêt et d'emmagasinement destinés à augmenter le débit d'étiage, et, dans certains cas spéciaux, à réduire la hauteur des inondations. Des applications de ce système ont été faites avec succès, d'autres sont projetées; et ce moyen qui a, de plus, l'avantage de créer des réserves de force que les progrès de la science permettent aujourd'hui d'utiliser, est à recommander à l'attention des ingénieurs et des gouvernements.

Pareil langage a été tenu par tous les ingénieurs venus au congrès de Philadelphie; un des ingénieurs américains a même ex-

posé que la grande cité industrielle de Pittsburg, qui était constamment ravagée par les inondations, avait consacré une somme de 625,000 fr. à l'étude de barrages réservoirs à établir dans les parties montagneuses de la région. On avait déterminé l'emplacement de quarante-sept réservoirs et l'on a retenu la possibilité d'exécution de vingt-sept d'entre eux qui devaient emmagasiner 1,700 millions de mètres cubes; ces réservoirs d'arrêt, d'après tous les calculs des ingénieurs, devaient abaisser le niveau des crues de plus de trois mètres et d'augmenter de 70 centimètres, à l'étiage, le niveau des rivières navigables qui desservent Pittsburg. »

Le congrès a admis qu'il fallait préconiser les réservoirs d'arrêt.

Je demande simplement au Gouvernement d'étudier cette question; elle ne peut pas ne pas l'être, non seulement parce que cette méthode préservera Paris des inondations, mais parce qu'elle nous donnera une force motrice appréciable que nous ne pouvons plus négliger.

Nous consommons en France, où nous sommes si pauvres en charbon et si riches en forces hydrauliques, 60 millions de tonnes de charbon, dont 20 millions achetées à l'étranger, ce qui, aux prix d'avant-guerre, représente 400 millions et, aujourd'hui, une somme de deux milliards.

Nous pouvons remplacer une grande partie du charbon par la force motrice produite par l'eau et l'électricité qui la transporte.

Il faut étudier cette question; après tous nos malheurs, lorsque nous avons tant de dettes à payer et de richesses à reconstituer, lorsque nous avons à pourvoir au développement de la vie économique nationale, nous ne pouvons négliger quoi que ce soit.

Telles sont les conclusions que j'ai l'honneur de vous soumettre, monsieur le ministre...

M. Gaston Menier. Voulez-vous me permettre d'ajouter, mon cher collègue, que cette solution permettrait d'alimenter les grandes villes en eau par un moyen beaucoup plus rationnel et plus économique que le détournement des cours d'eau, tel que celui que l'on a encore décidé ici même, il y a deux mois environ, pour des rivières du département de Seine-et-Marne? (Très bien!)

M. le rapporteur. Je remercie notre collègue de son observation, parce qu'elle corrobore et fortifie celles que j'avais présentées.

Voilà donc pour les inondations; mais, pour la navigation, il y a aussi des mesures à prendre. La première, c'est l'agrandissement des écluses existantes et la construction, à côté de ces écluses insuffisantes, de très grandes écluses où l'on puisse faire passer à la fois 12 à 15 péniches ou 6 gros chalands.

Il est tout à fait inutile, en effet, d'augmenter le nombre des péniches et des remorqueurs, si l'on ne peut pas les faire passer.

Or, à l'heure actuelle, les écluses existantes débitent par mois 750,000 tonnes au maximum.

M. Léon Barbier. Permettez-moi d'ajouter qu'il existe actuellement trois types d'écluses de Paris à Rouen. En général, il y a une petite, une moyenne et une grande écluse. Mais, sur les huit groupes d'écluses qui existent, il y en a deux ou trois qui n'ont pas, soit de grandes écluses, soit les trois écluses de grandeurs différentes qui existent pour au moins cinq groupes d'écluses.

Il en résulte un étranglement de débit, sur certains points du parcours, là où il

n'existe pas, soit la troisième écluse, soit l'ensemble des trois écluses nécessaires.

Ce que nous pouvons faire, et M. le ministre le sait, puisque nous avons fait ensemble le voyage de Paris à Rouen et qu'il l'a constaté, aussi, s'attachera-t-il, dès le début, à supprimer ces étranglements qui, sur certains points, ralentissent le débit de la Seine. Vous reconnaîtrez avec moi qu'il suffit d'un seul de ces étranglements pour annihiler les avantages que nous trouvons dans l'importance des groupements d'écluses existant déjà pour cinq groupes d'écluses sur huit existants.

Cette situation provient de ce que certaines modifications sont nécessaires sur le parcours de la Seine, précisément à l'endroit de ces grandes écluses, par exemple des suppressions ou des modifications de barrages. Je le reconnais, il est l'heure, cependant, d'exécuter ces modifications pour ne pas entraver plus longtemps l'importance de l'exploitation de cette grande voie que constitue la Seine.

La situation actuelle dont Paris et le département de la Seine ont tant souffert depuis la guerre justifie suffisamment cette appréciation.

Ce qu'il faut faire, maintenant, sans retard, et j'espère que M. le ministre des travaux publics voudra bien l'admettre, c'est constituer aussitôt que possible le complément des groupements d'écluses dont je viens de parler, afin de supprimer les étranglements et de permettre, par suite, d'augmenter le débit de la Seine en proportion de l'importance de Paris et des approvisionnements dont le département de la Seine a le plus grand besoin.

Le projet de résolution dont M. Audiffred vient de donner lecture et que la commission a bien voulu accepter sur ma proposition peut servir de base à M. le ministre des travaux publics qui pourra s'en inspirer pour réaliser cette amélioration d'urgence, sans préjudice du complément de travaux qui doit compléter la bonne utilisation de la Seine. Je compte sur M. le ministre qui mieux que personne, connaît les besoins de la ville dont il est un des plus distingués représentants, pour réaliser ces améliorations si nécessaires. (*Très bien! très bien!*)

M. le rapporteur. Vous pouvez faire tous les travaux que vous voudrez, si, — comme le dit Michel Chevalier avec sa haute autorité dans les quelques lignes que j'ai placées sous les yeux du Sénat au début de cette discussion — vous négligez une seule opération, toutes les autres seront en grande partie compromises.

Il faut un plan d'ensemble, en tête duquel il faut placer la construction d'écluses qui permettent le passage d'un plus grand nombre de bateaux. Autrement, vous auriez beau mettre assez de remorqueurs, de chalands, de péniches pour transporter non pas 750,000, mais 1,500,000 tonnes par mois, vous ne pourriez pas les faire passer.

Voilà la première observation que je crois devoir soumettre au Sénat, au nom de la commission.

Certains ponts, d'autre part, n'ont pas ce que l'on appelle le tirant d'air suffisant; c'est-à-dire que leur tablier est si près de l'eau qu'à la moindre crue les bateaux sont arrêtés.

Ces ponts, il faut les refaire, pour cette raison, comme pour leur permettre de laisser passage à une plus grande quantité d'eau. Il faut refaire ceux qui sont insuffisants. Il y en avait douze, il y a quelques années; on en a déjà construit, réparé et amélioré un certain nombre. Pour tous, le tirant d'air doit être suffisant pour les bateaux en temps de crue moyenne, afin que la navigation ne soit pas interrompue sur la Seine par la plus légère inondation. C'est un point d'une importance capitale.

Je me suis déjà expliqué sur la question de l'approfondissement à 4 m. 50. Je n'y reviendrai que pour dire que cette opération est nécessaire, non seulement pour préserver Paris des inondations, mais encore pour assurer à la navigation une puissance beaucoup plus considérable.

M. Charles Riou. C'est bien peu profond!

M. le rapporteur. N'allons pas nous embarquer dans le grand projet de 8 m. 50, car, si l'on veut faire trop grand, on ne fera rien. Il faut aussi songer à l'amélioration des courbes, à une série de petites opérations devant aboutir à l'amélioration de la navigation, opérations que les marinières connaissent bien et qu'ils ont indiquées très souvent au ministère des travaux publics, le rescindement de certaines îles, etc.

Il y a, en outre, une grosse opération : le raccordement de la voie fluviale à la voie ferrée. Vous avez, en 1908, voté une loi qui a permis au Gouvernement de faire ces raccordements.

Or, à cet égard, on n'a rien ou à peu près rien fait. Par exemple, le port de Javel, que j'ai visité, transbordait, avant la guerre, 40 wagons par jour; aujourd'hui, il en transborde 80, et tous les jours on augmente le nombre des rails pour accroître le trafic. Le raccordement se fait avec les grandes lignes, sur lesquelles passent de nombreux trains de voyageurs et de marchandises, mais dans des conditions défectueuses, qu'il faudrait modifier. Il importe de faire de même non seulement pour Javel, mais également pour les autres ports. Il faut raccorder la voie fluviale avec l'Ouest, comme elle commence à l'être; il faut la raccorder avec le Paris-Lyon-Méditerranée, l'Orléans, le Nord et l'Est. En ce qui concerne l'Est, il se trouve que l'administration militaire a eu besoin d'un raccordement. S'il avait été fait avant la guerre, elle en aurait profité dès le début; elle a été obligée de le construire à ses frais et très tard. Ce raccordement, qui n'a été fait qu'à cause de la guerre et qu'il aurait fallu faire en temps de paix, c'est le raccordement de Bonneuil. Cette question des raccordements est de toute première importance, il est essentiel que M. le ministre des travaux publics l'examine avec le plus grand intérêt.

Enfin, il y a l'outillage : engins de chargement et de déchargement. On est vraiment humilié de penser qu'à Paris un assez grand nombre de déchargements se font encore à l'os d'homme; le procédé est véritablement trop archaïque. Or, cette question de l'outillage est vitale pour un port, surtout pour un port de l'étendue de Paris. Il faut que les instruments les plus perfectionnés soient utilisés pour ces opérations, et c'est encore une des questions que M. le ministre des travaux publics doit examiner.

Enfin, il y a l'accostage; il faut que, lorsqu'un bateau arrive près d'un quai, il puisse être déchargé très rapidement et très facilement.

Voilà, exposées très sommairement, les conditions que doit réaliser le programme que nous demandons aujourd'hui à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien dresser. Nous avons pleine confiance en son bon vouloir, cependant, nous avons été un peu surpris d'entendre dire que, pendant la guerre, on ne pourrait point faire d'études, et qu'il fallait deux ans et demi pour dresser ces projets.

La commission des travaux publics de la Chambre a protesté avec la dernière énergie, votre commission de l'outillage proteste également avec non moins de vivacité contre cette prétention qu'on ne peut pas trouver des ingénieurs, des conduc-

teurs, des ouvriers, pour faire ce travail. Cela n'est pas exact, on ne peut pas admettre un pareil aveu d'impuissance.

On a dit ensuite qu'après la guerre on ne pourrait pas faire de travaux ailleurs que dans les pays envahis. Non! après la guerre, il faudra faire des travaux d'utilité publique, développer la richesse publique. (*Très bien! très bien!*)

Ce n'est pas avec des impôts qui écrasent les contribuables que vous remplirez les caisses du Trésor, c'est en produisant davantage. (*Très bien!*) Comment voulez-vous que les industriels, que les agriculteurs se livrent aux efforts nécessaires, s'ils sont arrêtés ensuite par l'expédition des marchandises qu'ils auront produites dans leurs usines ou par l'impossibilité d'amener dans leurs champs les matières indispensables?

Non, il ne faut pas dire ces choses-là. La France, qui a montré de si grandes qualités dans la défense nationale, est capable de faire des merveilles, elle a pour cela les ingénieurs les plus éminents qui soient au monde. Ils ont montré sur tous les points du globe qu'ils étaient capables de réaliser de grands projets.

M. Paul Strauss. Il ne faut pas à l'avance dresser un procès-verbal de carence!

M. le rapporteur. Il ne faut pas dire: « On ne peut pas faire cela. » Si! on peut le faire, si on veut, voilà la vérité!

Nous demandons à M. le ministre des travaux publics, en qui nous avons pleine confiance, de vouloir bien prendre ces décisions résolument, énergiquement, et de faire établir dans le plus bref délai un projet et pour éviter les inondations et pour faciliter la navigation.

En conséquence, j'ai l'honneur de remettre à M. le président du Sénat une proposition de résolution sur laquelle je lui demande d'appeler le Sénat à statuer.

M. le président. J'ai reçu de MM. Audiffred, Monis, Astier, Millès-Lacroix et Ournac la proposition de résolution suivante:

« Le Sénat invite le ministre des travaux publics à déposer, dans le plus bref délai, un projet d'ensemble des travaux relatifs à la défense de Paris contre les inondations et à l'utilisation la plus parfaite de la Seine au point de vue de la navigation, comme aussi de toutes les autres voies navigables de France.

« Il l'invite également à soumettre aux Chambres les combinaisons financières devant permettre l'achèvement rapide de tous ces travaux étroitement liés entre eux. »

M. Astier. Si la question que vous traitez intéresse Paris, elle offre un égal intérêt pour tous les départements.

M. le rapporteur. Assurément!

M. Astier. Je vous demande donc de généraliser. Cette question de l'amélioration de notre navigation fluviale, qui a été trop négligée jusqu'ici, malgré vos objurgations incessantes, permettez-moi de le rappeler, mon cher collègue, offre un intérêt capital: à l'heure présente, on peut le dire, l'avenir de notre pays y est attaché.

M. le rapporteur. Je remercie mon honorable collègue M. Astier d'avoir bien voulu généraliser. Je ne le pouvais pas, étant rapporteur d'un projet spécial: j'ai indiqué ce que comportait ce projet. Mais il est bien certain que, lorsque l'on sera entré dans la voie de l'exécution pour Paris et pour la Seine, il faudra se préoccuper de travaux analogues pour la vallée du Rhône, celle de la Gironde, celle de la Loire et la région du Nord-Est. La France ne peut être privée de son outillage, il faut le lui donner.

Permettez-moi de rappeler ce mot d'un des hommes les plus éminents qui aient occupé le ministère des travaux publics, M. de Freycinet : « En réalité, ce qu'on vous demande, c'est la dépense d'un mois de guerre. » (Très bien!)

M. Milliès-Lacroix. Pas même!

M. le rapporteur. La France, qui veut se relever, qui veut améliorer la condition de tous ses enfants, uniquement par des procédés normaux, élémentaires, va-t-elle hésiter devant cette dépense? Tout est là. Non, messieurs, il faut donner à ce pays le moyen de travailler et de produire. (Vifs applaudissements.)

M. Georges Desplas, 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, votre commission ayant bien voulu rapporter favorablement et dans les conditions mêmes où il lui a été envoyé par la Chambre le projet de loi engageant 67 millions de crédits, en chiffre rond, je ne devrais avoir, à cette tribune, qu'à prendre acte de l'adhésion du Sénat et à le remercier de s'associer au vote émis par la Chambre.

Mais le projet de loi, tel qu'il a été rapporté, va être, pour l'honorable rapporteur M. Audiffred, l'occasion d'une proposition de résolution à l'appui de laquelle il apporte les considérations les plus élevées.

Je demanderai la permission d'y donner, au nom du Gouvernement, une adhésion générale, sous le bénéfice de quelques observations, que je m'efforcerai de faire aussi brèves que possible : je me permets d'escompter pour elles la bienveillance du Sénat.

Cette proposition de résolution se divise en deux parties. La première est ainsi conçue : « Le Sénat invite le Gouvernement à présenter, dans le plus bref délai, un projet d'ensemble de travaux relatifs à la défense de Paris contre les inondations, et à l'utilisation la plus parfaite de la Seine au point de vue de la navigation. »

A la lecture de cette première partie de la proposition de résolution, il apparaît tout de suite qu'elle a deux objets distincts. Un premier objet, c'est la défense et la protection de Paris contre les inondations, et un second objet, l'utilisation la plus parfaite de la Seine au point de vue de la navigation.

En ce qui touche la défense de Paris, vous vous rappelez qu'après la grande inondation de 1910, qui fut catastrophique — le mot n'est pas de trop — une grande commission avait été constituée à la tête de laquelle se trouvait M. Alfred Picard, et qui a gardé si justement son nom. Aux termes des conclusions des travaux de cette commission, trois opérations paraissaient nécessaires et suffisantes en ce qui touche la protection de Paris contre les inondations : l'élargissement du bras de la Monnaie, l'approfondissement de la Seine depuis Suresnes jusqu'à Bougival, enfin, la dérivation de la Marne par un canal navigable entre Annet et Epinay.

La commission estimait que ces trois mesures constituaient pour Paris une défense complète contre les inondations. Les deux premières vous sont aujourd'hui proposées par votre commission, c'est pour leur réalisation qu'on vous demande de voter un crédit de 67 millions, conformément aux conclusions de M. Audiffred, rapporteur.

Sans doute, la protection de Paris ne sera pas ainsi complètement assurée, mais il ne faut pas cependant méconnaître que l'exécution des deux premières opérations constituera déjà une amélioration extrêmement sensible.

Je dis « amélioration extrêmement sensible », car il en résultera un abaissement du plan d'eau de 40 à 50 centimètres, d'où un écoulement plus facile des eaux.

Il en résultera, en outre, une diminution de la vitesse du courant et, ce qui n'est pas négligeable, une réduction de 20 p. 100 environ du nombre des journées de submersion des ports, d'où, évidemment, une réduction dans les pertes de marchandises.

En ce qui touche la navigation, depuis le confluent de la Marne jusqu'à Bougival, nous obtiendrons un tirant d'eau de 4 m. 50.

L'honorable M. Audiffred disait : « La grande commission a demandé qu'on ne néglige pas la dérivation de la Marne qui est la troisième opération complémentaire de la protection et de la défense de Paris. » Nous sommes tout à fait d'accord, sous cette réserve, cependant, que la grande commission, d'accord d'ailleurs avec le Conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine, a placé en deuxième urgence la dérivation de la Marne qui se relie de la façon la plus intime à l'organisation du port de Paris. Ainsi qu'il résulte, d'ailleurs, du mémoire introduit, ces jours-ci, par M. le préfet de la Seine et auquel M. Audiffred faisait tout à l'heure allusion et des débats mêmes qui ont eu lieu hier au conseil général, le concours de la Ville est donc nécessaire et il nous faudra réaliser un accord avec elle.

Quant à l'utilisation de la Seine, comment peut-elle être obtenue? C'est, je le dis d'accord avec votre commission, en poursuivant les opérations d'amélioration de la Seine en vue de réaliser le tirant d'eau de 4 m. 50 depuis Port-à-l'Anglais jusqu'à Rouen.

Il faut que, sur ce point, nous enregistrions l'accord parfait entre le conseil municipal de Paris, le conseil général de la Seine, la commission de la Chambre et votre commission.

Au surplus, l'administration des travaux publics a toujours vu de l'œil le plus favorable l'approfondissement de la Seine dans les conditions que je viens de préciser, avec un tirant d'eau de 4 m. 50. Il me serait facile, en reprenant le rapport de M. le député Louppe, de vous montrer qu'en 1911-1912 se sont multipliées à cet égard les interventions.

Je pense qu'il est inutile de dire que le ministre actuel des travaux publics, en sa qualité de député de Paris, ne peut pas être moins sympathique à des opérations de cette nature que ses prédécesseurs.

L'honorable M. Audiffred m'a tout à l'heure cherché une petite querelle.

Je crois qu'il est extrêmement facile de nous mettre d'accord. Nous avons échangé ensemble une correspondance qui, peut-être, était interprétée d'une façon un peu péjorative par M. le rapporteur. En tout cas, je puis dissiper tout à fait ce malentendu.

Nous avons, en effet, indiqué que, dans les circonstances actuelles, nous rencontrons une certaine difficulté pour avoir nos ingénieurs qui sont mobilisés et pour recruter de la main-d'œuvre, que des difficultés se présentent également quand il s'agit d'approvisionnement en matières premières et de constitution d'outillage. Mais, monsieur Audiffred, rassurez-vous! Ce n'est, en aucune façon, une fin de non-recevoir, c'est malheureusement un fait.

M. Ernest Monis. Ce n'est qu'un moyen dilatoire.

M. le ministre. Ce n'est même pas un moyen dilatoire. C'est un fait. Je le rencontre tous les jours sous mes pas. C'est ainsi, par exemple, que nous nous sommes préoccupés, M. Leblond le sait, de la constitution d'une flotte de remorqueurs et de chalands : à l'heure où je parle, bien que l'hiver ne soit pas extrêmement loin de nous, nous ne sommes pas arrivés à mettre un remorqueur

sur cale en raison des difficultés que nous avons rencontrées.

Mais, je le répète, il n'y a là ni un moyen dilatoire, ni une fin de non recevoir.

M. Ernest Monis. Très bien!

M. le rapporteur. Nous vous remercions.

M. le ministre. Il s'agit seulement d'une difficulté de réalisation, et nous ferons, dans la mesure du possible, un effort plus grand...

M. Astier. Il y faut une volonté inébranlable.

M. le ministre. Je demande également à M. le rapporteur la permission de mettre au point un autre passage de la correspondance que nous avons échangée. Je n'ai jamais eu dans la pensée que la nécessité de reconstruire les régions envahies devait nous interdire toute espèce de travaux neufs et nous n'avons jamais voulu dire cela.

Ce que nous avons indiqué répond, d'ailleurs, aux intentions du Sénat; la preuve en est dans une discussion qui s'est produite ici au sujet de l'adduction des eaux de la Voulzie. Certains d'entre vous ont demandé si les travaux projetés étaient de nature à paralyser la reconstitution des régions envahies. Il a été dans le sentiment unanime qu'une place de choix devait être accordée aux départements qui ont subi des dommages dans l'intérêt commun. La réserve en question n'a pas d'autres portée. Il est évident que ces départements ont droit à une priorité; je ne permettrai même de dire à une superpriorité. J'ai le plaisir d'être d'accord avec M. Audiffred pour constater que les quatre milliards de travaux représentent un mois de guerre; nous avons également l'adhésion de M. le rapporteur général de la commission des finances, et j'enregistre cet accord avec infiniment de plaisir. La reconstitution des régions envahies est notre premier devoir, un devoir sacré; mais nous devons également mener de front les autres travaux qui ont un grand intérêt pour l'essor économique du pays. Nous montrerons ainsi que l'Allemagne impuissante à remporter la victoire sur les champs de bataille ne la remportera pas davantage dans la lutte économique. (Très bien! très bien!)

M. Léon Barbier. C'est une question d'avenir national.

M. le ministre. Parfaitement. Nous sommes donc pleins de bonne volonté et j'en donne tout de suite un gage à l'honorable M. Audiffred. Nous avons, dans une de nos lettres, indiqué que nous étions disposés à soumettre prochainement au Parlement un plan d'ensemble. Nous le soumettrons avant la fin de l'année. Mettons-nous d'accord seulement sur ce qu'il faut entendre par un projet de loi d'ensemble. Manifestement, il ne peut être question, dans l'espèce, que d'un projet de loi appelé à définir le programme général, à faire connaître les dispositions d'ensemble des ouvrages, les conditions à réaliser, et les ordres de grandeur des évaluations. Mais, cela fait, nous ne serons certes pas dispensés d'entrer dans le détail minutieux de chacun des projets, et c'est là que pourront se placer utilement les observations de M. Audiffred sur les assises des ponts, sur leur état, sur le manque de tirant d'air, le rescindement de nos quais, l'amélioration des courbes de la Seine.

D'ailleurs, vous avez bien voulu annexer à votre rapport une note dans laquelle, ces études sont précisées de la façon la plus exacte. Elles ont donné lieu au vote récent du projet confirmé par le conseil

municipal de Paris et le conseil général de la Seine. Une somme de 1,250,000 fr., — sur la proposition de M. Charles Leboucq qui s'est occupé de cette question avec tant de dévouement et de compétence — une somme de 1,250,000 fr. a été votée par la Chambre des députés pour poursuivre ces études : c'est la part de l'Etat. La ville de Paris, le conseil général, viennent de voter la somme de 1,250,000 fr., c'est-à-dire élevant de 250,000 fr. la part qui incombe à la Ville et au département, dans ces études.

Donc, messieurs, et sous réserve de ces observations, que je m'efforce, encore une fois, de faire courtes, j'apporte mon adhésion à la première partie de la proposition qui nous est soumise par votre commission.

M. Astier. Sous réserve d'une rédaction nouvelle qui a été remise à M. le président, et qui ne semble pas s'adapter exactement au projet en discussion. Mais il n'en est pas moins vrai que toutes les voies navigables de France doivent être l'objet des préoccupations du Gouvernement. Au même titre, elles doivent susciter des projets d'ensemble qui pourront s'exécuter parallèlement avec celui de l'approfondissement de la Seine.

M. le rapporteur. Nous nous sommes associés aux observations de M. Astier.

M. Astier. En effet, M. Monis, M. le rapporteur, M. Ournac, s'y sont associés...

M. Peytral. Et le département des Bouches-du-Rhône également.

M. Astier. Tout le Sénat a le plus grand désir de voir cesser l'antagonisme qui a existé pendant très longtemps entre les voies navigables et les voies ferrées. Il faut qu'à cette politique d'exclusivisme succède une politique d'intérêt national. Les événements actuels démontrent combien est pénible pour nous l'absence de voies navigables convenablement aménagées. Il ne faut plus qu'on envisage l'intérêt de telle ou telle compagnie, mais uniquement l'intérêt de la France et son relèvement économique. *(Vifs applaudissements.)*

M. le rapporteur. Et c'est l'intérêt même des compagnies, parce que, plus on produira, plus elles transporteront.

M. le ministre. Nous sommes tout à fait d'accord. Et, si je me permets de me renfermer dans les termes de la proposition de résolution sans la généraliser, c'est que le Sénat aura, très prochainement, l'occasion de se prononcer sur cette généralisation. Il y a, en effet, une proposition de M. Audiffred, rapportée favorablement par la commission de l'outillage national, proposition qui se trouvait, d'ailleurs, à l'ordre du jour du Sénat, et qui viendra en discussion dans quelques semaines. Elle concerne toutes les améliorations se rattachant à la navigation intérieure et ne s'appliquant pas seulement à la Seine.

M. Astier. Le Gouvernement accepte-t-il les termes de notre proposition de résolution ?

M. le ministre. Absolument.

M. Ernest Monis. Je demande à ajouter un mot.

Depuis un quart de siècle, j'ai vu poser maintes fois à la tribune du Sénat cette si importante question de nos voies navigables. Chaque fois, le Sénat, avec une unanimité qui n'a jamais pu être contestée, a donné son appui à cette grande cause ; chaque fois, les représentants des travaux publics ont tenu le langage que vous venez de tenir. Mais jamais aucune suite n'a été donnée à aucun de nos votes.

Je précise par un exemple. Ce qu'il y a

de bon dans l'œuvre que M. Astier vient d'accomplir par le dépôt de sa proposition, c'est qu'elle est d'intérêt général ; et je ne voudrais pas, sous couleur de vous donner un exemple, que vous pussiez croire que j'ai l'intention de transformer une question d'intérêt général en une question d'intérêt purement local. Sous cette réserve, je cite mon exemple.

A cette tribune, j'ai porté la question de la jonction du canal des Landes avec la Garonne et de la Garonne avec la Loire. A cette tribune, j'ai obtenu un vote unanime du Sénat. Avec l'engagement le plus solennel de votre prédécesseur, monsieur le ministre, que demandais-je ?

M. Cazeneuve. En quelle année ?

M. Ernest Monis. Il y a plus de huit ans. J'ai demandé que votre administration consentit à faire le tracé le meilleur pour la jonction de la Garonne et de la Loire. Je disais : « Il vous appartient à vous, spécialistes, d'indiquer le projet le plus avantageux, tant au point de vue technique de l'exécution qu'au point de vue économique de l'intérêt général. »

Pour le surplus, tous les départements intéressés s'étaient déjà réunis et avaient étudié les combinaisons financières. Monsieur le ministre, aucun des engagements ainsi pris devant le Sénat n'a été tenu.

Il y a une force supérieure à la vôtre, une volonté supérieure à celle des ministres. Pendant que ceux-ci étudient, s'éclairent, s'engagent et passent, il en est d'autres qui demeurent, et ceux qui demeurent s'inspirent de l'intérêt mal compris des compagnies de chemins de fer. *(Applaudissements.)*

Je le dis avec la clarté et la netteté qu'on doit apporter dans ces considérations : c'est l'intérêt mal compris de ces compagnies, car partout où la voie navigable se crée, partout le travail se développe et partout la compagnie de chemins de fer reçoit un afflux profitable. *(Très bien ! très bien !)*

Mais les ingénieurs, dont l'ambition, dont le rêve est d'aller finir une existence heureuse dans les compagnies de chemins de fer, conçoivent cet intérêt d'une façon étroite, injuste, illégitime, et, avec cette conception fautive, ils oppriment le pays à ce point que l'un de vos prédécesseurs, dont on a rappelé tout à l'heure le nom, a pu dire : « Cette administration, qui porte le nom des travaux publics, semble créée pour empêcher qu'on fasse des travaux publics. » *(Vifs applaudissements.)*

M. le ministre. L'honorable M. Monis doit avoir tout à fait raison, puisque la commission de l'outillage national recherche, dans la seconde partie de la résolution, le moyen peut-être efficace pour empêcher le retour de semblables errements et pour que les promesses des ministres des travaux publics qui se succèdent vainement puissent enfin se réaliser.

En dehors de cette mauvaise volonté à laquelle faisait allusion l'honorable M. Monis, et contre laquelle il me permettra tout de même de protester, en ce qui concerne l'administration des travaux publics, à la tête de laquelle je me trouve, il y a peut-être une raison pratique, c'est le mode actuel d'engager les travaux publics. *(Très bien ! très bien !)*

Voilà pourquoi la commission de l'outillage national demande, dans la seconde partie de la proposition de résolution, que le Gouvernement soit invité à soumettre au Parlement une combinaison financière devant permettre l'achèvement rapide de tous ces travaux étroitement liés entre eux.

C'est donc là qu'est le mal, au fond.

M. le rapporteur. Oui, c'est là.

M. le ministre. Si l'honorable M. Audiffred entend appliquer cette partie de la proposition de résolution aux travaux qui sont l'objet du projet de loi actuellement soumis aux délibérations du Sénat, peut-être pourrai-je le rassurer, dans ce sens que, s'il s'agissait de ces travaux-là, même avec la méthode actuelle, nous pourrions arriver à les payer. En effet, il s'agit d'un crédit de 67 millions en chiffre rond, qui se partage par moitié entre l'Etat et la ville de Paris...

M. Milliès-Lacroix. Et le département de la Seine.

M. le ministre. ...et le département de la Seine.

Par conséquent, il y a 34 millions au compte de l'Etat. Nous pourrions, dans les crédits annuels qui atteignent 20 à 21 millions, trouver le gage de ces travaux ; d'autant plus qu'il ne faut pas se faire illusion : quelle que soit notre bonne volonté, ils demanderont quelques années pour être exécutés. Je ne parle que de l'élargissement du bras de la Monnaie et de l'approfondissement de la Seine de Suresnes à Bougival. Les travaux seraient donc gagés avec la méthode actuelle.

Mais l'honorable M. Audiffred a tout à fait raison lorsqu'il dit que déjà une multitude de travaux, atteignant un chiffre de millions considérables, dont la déclaration d'utilité publique a déjà été proclamée, attendent le moment où ils pourront être entrepris : ce sont ceux qui constituent le reliquat des grands programmes antérieurs à 1902 ou du programme Baudin.

Il est évident qu'avec la méthode actuelle, pendant douze ou quinze ans, les crédits annuels sont, dès à présent, immobilisés. C'est une pratique très déféctueuse, j'en tombe tout à fait d'accord avec M. Audiffred, car on met deux ou trois fois plus de temps qu'il n'en faudrait pour exécuter les travaux, et souvent même, on ne les achève pas.

Etant donnée la situation économique d'après guerre, nous serions tout à fait imparadonnables de ne pas faire tous les efforts possibles pour améliorer les conditions onéreuses de la vie ; les travaux doivent donc être faits rapidement. Dans ce but, il faut trouver une autre méthode financière. Vous nous invitez à vous en présenter une. Il ne s'agit pas de la discuter aujourd'hui, mais nous pouvons cependant essayer de l'entrevoir ensemble.

Sera-ce l'emprunt émis directement par l'Etat ? Ce ne serait pas une nouveauté inquiétante, puisqu'on l'a déjà fait...

M. le rapporteur. Léon Say a procédé ainsi.

M. le ministre. La réalisation du grand programme de M. de Freycinet, en 1880, a donné naissance au 3 p. 100 amortissable.

On peut également imaginer, comme le disait M. Audiffred, la concession à des collectivités, avec garantie d'intérêts ; ce ne serait pas non plus une nouveauté, c'est la pratique courante pour les travaux neufs des compagnies de chemins de fer.

On peut encore imaginer un emprunt émis par les chambres de commerce, gageur des péages locaux.

Ce sont là des procédés que le Sénat sera appelé à discuter lorsque le Gouvernement, déférant à la proposition de résolution, vous soumettra prochainement un nouveau système financier.

J'observe seulement que ce dernier système d'emprunt par les chambres de commerce n'est pas susceptible de généralisation. L'Etat ne peut y recourir que lorsqu'il est en présence de collectivités bien caractérisées, ayant la personnalité civile, une solide assiette financière et une large matière imposable ; et puis il est pratique

pour les ports mais ne l'est pas sur tous les points de la navigation intérieure.

Dès à présent, l'administration des travaux publics se préoccupant des inconvénients de la lenteur des travaux, tenant compte des invitations pressantes et des suggestions de la commission extraparlamentaire, présidée par M. de Freycinet, a cherché quelque chose et elle a trouvé.

Pour le port de Nantes, par exemple, pour le bassin Mirabeau, à Marseille, nous recourons à un procédé qui consiste à faire faire par les chambres de commerce, en dehors de la contribution qu'elles payent pour leur propre compte, des avances sans intérêt, remboursables dans la limite et la durée des crédits annuels inscrits au budget.

Je demande au Sénat de retenir la très grande bonne volonté du Gouvernement. Elle se traduira par le dépôt d'un plan d'ensemble qui sera la satisfaction donnée à la première partie de la proposition de résolution. En même temps, nous vous soumettrons un nouveau système financier.

Malgré les paroles de M. Monis, empreintes d'un scepticisme trop justifié par le passé, je vous prie de croire que le ministre actuel des travaux publics fera l'impossible pour obéir au vœu et au désir du Sénat. Il compte d'ailleurs sur la collaboration de la commission de la Chambre et de la commission de l'outillage national. S'il était tout seul, il a le sentiment qu'il ne pourrait rien. Mais avec les invitations si pressantes qui lui sont adressées et les concours si dévoués qui lui sont offerts, il espère pour l'après-guerre arriver à donner à ce pays un outillage économique qui lui permettra de tenir le rang dû aux brillantes qualités de notre race. (Applaudissements.)

M. Paul Strauss. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Paul Strauss.

M. Paul Strauss. Je tiens, tant au nom de mes collègues de la Seine qu'au mien, à m'associer à la proposition de résolution déposée par l'honorable M. Audiffred et à marquer également notre accord complet avec la commission de l'organisation de l'outillage national pour l'appel pressant adressé au Gouvernement afin qu'un programme d'ensemble soit établi pour toutes les opérations connexes de la protection de Paris et de sa banlieue contre les inondations et pour l'approfondissement de la Seine.

Il n'y a rien à ajouter ni au rapport, ni à l'exposé qui ont été faits par l'honorable M. Audiffred. Se plaçant uniquement au point de vue de l'intérêt général, n'ayant en vue que la réalisation la plus rapide des opérations projetées, il a fortement caractérisé les déficiences des méthodes anciennes. M. Monis a, de son côté, également éclairé le débat. Vous me permettez de me joindre à nos deux collègues pour demander, d'accord avec le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine, que l'on en finisse, non seulement en ce qui concerne l'opération qui intéresse Paris, mais pour l'ensemble des améliorations des voies navigables, avec le système des petits paquets. (Très bien ! très bien !)

Au cours de sa séance d'hier, le conseil général de la Seine a adressé d'avance au Gouvernement le même appel que M. Audiffred a fait retentir à cette tribune, au nom de la commission de l'outillage national. M. Georges Lemarchand, au nom de la 2^e commission du conseil général a présenté des observations très judicieuses dont le Gouvernement tout entier doit faire son profit. Voici quelques questions d'extrême actualité et d'une opportunité saisissante :

« Et nous demandons une fois de plus :

« Profitera-t-on de l'exécution des travaux nécessités par l'approfondissement de la Seine à 4 m. 50 pour prévoir opportunément l'avenir et reconstruire partout les divers ouvrages d'art en vue d'un approfondissement ultérieur, ainsi que l'ont demandé le conseil général et le conseil municipal par leurs délibérations des 24 et 26 décembre 1912 ?

« Le mouillage sera-t-il porté à 6^m50 et même à 8 mètres, comme l'avait proposé le regretté M. Bouquet de la Grye ?

« Les nouveaux ponts-chaussées auront-ils un tirant d'air légèrement supérieur à celui actuel, ou bien les munira-t-on d'une ou deux travées mobiles pour ceux qui sont en dehors de l'agglomération parisienne ?

« Les ponts-rails en service et ceux à construire seront-ils remplacés par des passages sous-fluviaux construits selon la nature et les difficultés du terrain au moyen du fonçage vertical ou par cheminement ?

« Utilisera-t-on les chutes d'eau des barrages pour actionner mécaniquement les écluses partout où cela sera possible ?

« Aura-t-on recours à la coupe des méandres de la Seine, préconisée par Belgrand et par Bouquet de la Grye et qui raccourcirait le trajet par voie d'eau de plus de 70 kilomètres. » Il ne s'agit en aucune manière de rompre les accords actuels, monsieur le ministre : le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine, comme les commissions de la Chambre et du Sénat vous exhortent simplement à ne pas dissocier ces différentes opérations de sauvegarde contre les inondations et d'amélioration de l'outillage économique, de les rattacher au contraire par le lien le plus solide, d'employer les moyens les plus rapides, en envisageant le problème dans son ensemble, en mettant sans retard à l'étude la réalisation de la troisième partie du programme de défense minimum de Paris et de sa banlieue contre les inondations, c'est-à-dire la dérivation de la Marne et l'approfondissement complet de la Seine. (Très bien ! très bien !)

Plusieurs de nos collègues ont fait entendre de justes doléances pour le retard apporté à l'exécution du programme de 1902 ; je me joins à eux pour dire qu'il faut radicalement changer de méthode.

Il ne suffit pas de la bonne volonté manifeste d'un ministre des travaux publics tel que l'honorable M. Desplas, dont je connais mieux que personne la largeur d'esprit et l'ardent dévouement au bien public, pour nous donner toute satisfaction et nous offrir toutes garanties. Ce que je souhaite, et je me tourne alors vers l'honorable M. Peytral, qui est à la fois président des commissions de l'outillage national et des finances, c'est que la responsabilité du Gouvernement tout entier soit évoquée et que le ministre des finances soit entendu pour la combinaison financière que rend nécessaire le programme des travaux prévus au rapport de M. Audiffred et des travaux futurs.

Ainsi, à côté des projets, des programmes théoriques, toutes les combinaisons financières seront immédiatement envisagées ; elles permettront de faire disparaître des lenteurs navrantes et de favoriser la renaissance économique, sans laquelle la victoire militaire qui nous est assurée ne porterait pas tous ses fruits.

Voilà pourquoi, entièrement d'accord avec la commission de l'outillage national, me félicitant de l'ampleur avec laquelle elle a envisagé le problème, en accord avec la ville de Paris et le conseil général de la Seine, je demande que, non seulement la question qui nous préoccupe pour la Seine soit abordée ici avec virilité, sans se dissimuler aucune des difficultés, en envisageant les possibilités et les délais d'exécution,

mais que l'ensemble du problème de l'outillage national, des transports fluviaux et des ports maritimes soit également discuté dans cette enceinte comme à la Chambre, avec tous les moyens de réalisation et toutes les combinaisons financières adéquates.

Messieurs, je prie le Sénat d'adopter la proposition de résolution de M. Audiffred. Je m'associerai sans réserve à mes collègues pour voter toutes dispositions législatives qui trouveront leur application et leur prolongement lorsque viendra en discussion devant le Sénat le rapport de M. Audiffred sur l'amélioration des voies navigables, mais, dès à présent, je demande à l'honorable M. Desplas de vouloir bien insister auprès de son collègue des finances, auprès du Gouvernement tout entier, pour que satisfaction soit donnée rapidement aux vœux concordants du conseil municipal, du conseil général, de la commission de la Chambre et de la commission du Sénat, et pour que nous ne perdions pas un temps précieux soit en ce qui concerne la sécurité de Paris et de sa banlieue contre les inondations, soit en ce qui touche la construction, l'agencement et l'outillage du port de Paris.

Il n'est pas possible, en effet, de séparer l'exécution du projet actuel et la réalisation des projets connexes de l'organisation fiscale et technique du port de Paris. Toutes ces questions sont liées. Il faut les faire aboutir dans le plus bref délai possible. Avant la guerre nous étions en état d'infériorité manifeste : si nous ne profitons pas de la tragique leçon des événements actuels pour intensifier nos moyens de production, pour améliorer nos moyens de communication, nous nous trouverions aux prises avec des difficultés insurmontables. C'est continuer et achever le programme de défense nationale que d'élaborer en toutes ses parties essentielles et de réaliser promptement le programme de relèvement économique. (Applaudissements.)

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

M. Herriot. Messieurs, le Sénat, avec son ordinaire ampleur de vues, a généralisé le problème qui lui était soumis.

Puisque des observations très importantes ont été, à cette occasion, déjà présentées sur plusieurs parties du programme des voies navigables, je demande à l'Assemblée la permission d'envisager à mon tour un aspect de cet immense sujet.

Je sais que je puis compter et sur la courtoisie et sur la vigilance de M. le ministre des travaux publics. Je ne voudrais pas aborder, en cet instant, le problème entier du Rhône. C'est, vous le savez, un problème ancien, maintes fois discuté.

* M. Peytral. Il faudra y revenir un jour !

M. Herriot. C'est un sujet extrêmement important qui a donné lieu à beaucoup d'études, à beaucoup de recherches, à beaucoup de projets.

M. Peytral. Mais à aucune réalisation.

M. Herriot. Evidemment, il serait temps de choisir entre les différentes solutions qui ont été proposées : régularisation du cours du Rhône ; utilisation de sa force motrice ; adoption d'un canal latéral qui permettrait d'assurer à la fois les intérêts de la navigation et les intérêts de l'irrigation.

M. Peytral. La véritable solution, c'est le canal latéral.

M. Herriot. Je veux plus spécialement aujourd'hui, me bornant à ce que je crois immédiatement utile et réalisable, signaler à M. le ministre des travaux publics l'inté-

rêt qu'il y aurait à résoudre de toute urgence une autre partie du problème dont la solution est nécessaire, je veux parler de la navigation du Rhône entre Genève et Lyon.

De toute évidence, si l'on veut donner à la voie navigable entre Lyon et Marseille l'importance qu'elle doit avoir un jour, il faut assurer une communication avec la Suisse, par la partie haute du fleuve.

M. Peytral. De même, si l'on veut donner à la partie que vous envisagez en ce moment toute son importance, il est nécessaire qu'un canal latéral au Rhône soit fait, pour permettre à la Suisse l'accès à la Méditerranée.

M. Herriot. Nous sommes pleinement d'accord. La question de l'étang de Berre mérite, en particulier, toute notre attention. Nous savons que la Suisse désire avoir une marine marchande; elle a exprimé l'intention d'obtenir un port sur l'étang de Berre. De toute façon, le problème du bas Rhône, est du plus haut intérêt.

Mais je veux limiter en ce moment mes observations à l'une des parties du plan dont nous voulons la réalisation totale.

Sur cette question de la navigation du Rhône entre Genève et Lyon, il y a eu toutes sortes de travaux qui se sont opposés les uns aux autres. Il y a eu un magnifique projet conçu par un ingénieur, dont le nom mérite de demeurer célèbre : c'est le projet Harlé, le projet dit de Génissiat.

Il y a, au moins, un autre projet qu'on appelle de façon sommaire le projet de Malpertuis. Je ne veux pas rechercher ici s'il convient d'adopter le projet de Génissiat ou celui de Malpertuis. Je crois que les circonstances rendent difficile l'exécution du beau programme conçu par M. Harlé, et qu'il faudra se résigner au projet à deux barrages. Mais ce problème est de la compétence des ingénieurs, je ne l'aborde pas. Je demande à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien le faire résoudre par les services placés sous sa direction. Nous adopterons toute solution reconnue possible au point de vue technique, pourvu qu'elle réponde aux besoins de la navigation.

Ce que je veux vous dire, monsieur le ministre, avec toute la conviction et toute la force possibles, c'est ceci : quelle que soit la solution adoptée par le Gouvernement, que ce soit la solution de Génissiat ou la solution de Malpertuis que l'on réalise la navigation pour elle-même et indépendamment de tout autre programme, ou bien qu'on joigne le programme de navigation au programme de constructions hydro-électriques, je vous supplie de prendre une décision avant la fin de la guerre. Si vous le faites, vous aurez rendu à notre pays un service éclatant; je vais dire pour quelle raison.

Assurer la navigation entre Lyon et Genève, c'est-à-dire assurer la communication pour l'avenir entre la Suisse et l'extérieur, par le lac de Genève, Marseille et la Méditerranée, ce n'est pas résoudre un problème régional, c'est résoudre un problème national de la plus haute importance.

Si vous pouvez nous donner cette solution, monsieur le ministre, vous aurez marqué votre passage par une œuvre considérable. Parmi d'autres résultats, vous aurez assuré l'avenir des bonnes relations économiques entre la Suisse et la France. Vous aurez libéré nos voisins de la tutelle économique brutale que l'Allemagne voudrait exercer sur eux.

Je ne voudrais pas demander au Sénat le temps nécessaire pour lui retracer ce que les Allemands conçoivent et exécutent pour leurs canaux en pleine guerre. Ils ont élaboré un programme extrêmement inquiétant pour l'avenir de notre pays. Puis-je vous en si-

gnaler au moins les deux éléments essentiels ?

M. Charles Riou. Nous vous écoutons avec intérêt.

M. Herriot. Leur premier objet, c'est la réalisation, au cours de la guerre, du canal du centre, de ce fameux Mittellandkanal dont l'exécution répond à une idée ancienne et personnelle de l'empereur Guillaume II. Depuis longtemps celui-ci avait conçu le projet de réunir, par un canal central, les régions manufacturières du Rhin et de la Westphalie avec les régions agricoles de la Prusse orientale, de la Vistule, de l'Oder et, par conséquent, de la Russie.

Ce projet s'est heurté, avant la guerre, à l'opposition des agrariens qui craignaient de voir instituer, par l'ouverture de ce canal, une concurrence redoutable à leurs intérêts.

Mais le Gouvernement allemand a très habilement manœuvré pendant la guerre, et tirant parti des inconvénients que la crise des vivres avait révélés, exploitant devant l'opinion la situation difficile où s'est trouvée l'Allemagne par suite de transports insuffisants, usant même du concours des socialistes, il a ordonné la continuation du Mittellandkanal.

Pendant la guerre, on a travaillé à la section Minden-Hanovre, à la section Magdebourg-Hanovre, et ce sont nos malheureux prisonniers, nos soldats français qui ont été appliqués à la réalisation de cette œuvre dont l'objet évident est de mettre en relations directes la Russie et le bassin du Rhin, pour le plus grand dommage, je n'ai pas besoin de le démontrer, de nos intérêts futurs et même de nos relations économiques avec la Russie.

Voilà la première entreprise. La deuxième est encore beaucoup plus redoutable; tout au moins, elle l'est autant. Utilisant le parallélisme et le cours assez régulier de leurs fleuves, surtout depuis qu'ils y ont fait (en particulier sur l'Elbe) de très grands et utiles travaux, les Allemands ont conçu le projet de réunir leurs fleuves nationaux au bassin du Danube. Le projet essentiel, celui qui est jusqu'à présent retenu et qui domine les autres, consiste à faire cette jonction par la rivière du Mein, entre la petite ville de Wurtzbourg et Ratisbonne. Il y a, depuis le début de la guerre, et spécialement en Bavière, une agitation formidable en faveur de ce nouveau réseau de canaux, dont vous voyez quelle serait l'importance, puisqu'ils permettraient aux bateaux venant par la mer du Nord d'emprunter le cours des fleuves allemands, ensuite de gagner la vallée du Danube et, par le Danube, la mer Noire, mettant ainsi en dehors du grand transit économique de l'Europe la France qui, une fois de plus, aurait été victime de la hardiesse de ses cruels, mais prévoyants ennemis. (*Très bien!*)

Cette question du Danube prend en ce moment, dans toute l'Allemagne, une importance considérable; elle donne lieu à une série de recherches et d'efforts qu'il serait imprudent d'ignorer. Elle a même provoqué la conférence de Budapest, pleine de menaces pour nous.

Voilà deux des projets ennemis, monsieur le ministre; je vous suis très reconnaissant de m'avoir permis d'appeler votre attention sur cette partie du programme national.

Les renseignements que j'ai l'honneur de vous soumettre résultent des documents officiels, des discussions du Reichstag, des comptes rendus qui sont donnés avec abondance par les journaux allemands, des conférences qui sont faites ici et là sous la protection des plus hautes personnalités de

l'empire. Voilà une partie du programme allemand.

Et ce n'est pas un programme de spécialistes! On l'a exposé à la nation qu'il a adopté. Utilisant en effet, la situation créée par la raréfaction des vivres, nos ennemis, en Autriche-Hongrie comme en Allemagne, ont été assez habiles ou assez heureux pour convertir à cette propagande en faveur des canaux, non pas seulement l'élite de la population industrielle et commerciale, mais la classe ouvrière elle-même. Dans ses journaux, en ce moment, cette classe populaire est la première à réclamer une politique de canaux comme devant être un moyen d'abaisser le coût de la vie.

Cette politique des canaux est même le procédé essentiel dont on se sert chez nos ennemis pour unir par un intérêt commun l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie et la Turquie.

M. Léon Barbier. Soyez sûr qu'ils exécuteront ce programme.

M. Charles Riou. Même les agrariens.

M. Herriot. J'arrive à la conclusion de ces développements que le Sénat a bien voulu autoriser.

M. Gaston Menier. C'est très intéressant.

M. Herriot. Je viens ici vous supplier de résoudre le problème de la navigation entre Genève et Lyon. Je ne réclame pas pour une région, dont je représente une partie, une solution régionale. C'est pour l'avenir de la France qu'il nous faut absolument, monsieur le ministre des travaux publics, une politique du Rhône et de la Méditerranée.

Si nous n'avons pas, pour faire contre-poids à la politique économique de l'Allemagne et des puissances centrales, cette politique du Rhône et de la Méditerranée; si nous n'ouvrons pas à nos amis suisses un débouché vers Marseille et, par Marseille, vers l'extérieur, la Suisse, quelles que soient pour nous les sympathies d'un grand nombre de ses citoyens, sera obligée — elle nous en a prévenus — de se diriger, soit vers le Rhin, soit vers le Danube, puisqu'elle n'aura pas, vers la France et vers Marseille, l'écoulement nécessaire de ses produits. (*Applaudissements.*)

Je m'excuse d'avoir introduit dans ce débat des observations qu'on pouvait ne pas y attendre. (*Dénégations.*)

Mais, si la discussion s'est généralisée, c'est par la volonté même de cette Assemblée qui a voulu découvrir l'ensemble d'un problème français.

M. Charles Riou. Cette question a un caractère vraiment national.

M. Paul Strauss. Et le projet de loi lui-même a son caractère national.

M. Herriot. Je suis sûr que j'ai répondu aux sentiments de notre excellent ministre des travaux publics et qu'il sera complètement d'accord avec moi. Je lui dis en terminant : « Monsieur le ministre, je crois d'après les renseignements que je possède, que la solution du problème du Rhône n'est, à l'heure actuelle, ni très difficile ni très éloignée! Des projets sont entre vos mains; ils permettront une solution qui ne sera même pas onéreuse. On vous demande l'autorisation d'utiliser les forces du haut Rhône; résolvez du même coup le problème de la navigation.

Ne laissons pas sans encouragement nos amis de Suisse, tous ceux qui, pour protéger les libertés de leur noble pays, veulent travailler avec nous. C'est notre tort parfois de ne pas répondre avec assez d'empressement aux appels que nous adressent ceux qui nous comprennent et qui nous aiment.

Ayons une politique du Rhône: ayons

une politique de la Méditerranée. Je ne parle pas seulement pour Genève et pour Lyon, pour les riverains du fleuve. L'avenir d'une ville comme Marseille est intéressé à ce problème; si grande qu'elle soit déjà, cette puissante ville n'a pas encore réalisé toutes ses destinées. L'œuvre sur laquelle j'appelle votre attention touche la France et sa politique au dehors. Réalisons-la de toute urgence.

Des maintenant, donnez-nous la navigation entre Genève et Lyon. En exécutant ainsi la première partie du programme, que nous poursuivrons, vous aurez rendu à notre pays un service très précis; il vous sera reconnaissant de votre prévoyance, comme il sera reconnaissant au Sénat, que je remercie de m'avoir permis de faire ces observations. (*Vifs applaudissements.*)

M. le rapporteur. Je demande la permission d'ajouter un mot à ce que M. Herriot vient de dire si justement et si utilement.

Il ne suffit pas de nous relier à Genève: il faut aussi agrandir le canal existant entre le Rhône et Strasbourg. (*Très bien!*)

M. Couyba. Vous avez complètement raison.

M. Herriot. Bien entendu.

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

M. le ministre. Messieurs, si je pouvais avoir, avant d'entrer en séance, quelques hésitations sur cette question du Rhône, mes hésitations cesseraient après les considérations présentées par l'honorable M. Herriot. Permettez-moi de me féliciter personnellement de la permission — dont il n'avait pas besoin, d'ailleurs — que, dans sa courtoisie, il est venu tout à l'heure demander au ministre des travaux publics, d'introduire cette question dans le débat, qui paraissait cependant se limiter à la question de la Seine.

M. Herriot, avec beaucoup de talent, une grande élévation de pensée, une richesse de fond qui n'avait d'égale que la richesse de la forme (*Très bien! très bien!*) — je le lui dis avec la plus grande cordialité et la plus grande sincérité — a marqué le très grand intérêt qui s'attache à la réalisation de cette navigation du Rhône entre Lyon et Genève.

Il a été, d'ailleurs, aidé, quant au caractère qu'il convenait de donner à cette question, par l'honorable président de la commission de l'outillage national.

M. Herriot a déclaré que ce n'est pas la défense d'un intérêt régional, mais d'un intérêt national, qui l'anime, et il l'a démontré.

Si la préoccupation de cet intérêt national n'était pas suffisante, M. Peytral vient d'y ajouter une question d'intérêt international, qui s'y lie de la façon la plus intime et qui fait que le ministre des travaux publics aura, tant que j'aurai l'honneur d'être à sa tête, cette question de la navigation du Rhône parmi ses préoccupations principales. (*Très bien! et applaudissements.*)

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

M. Milliès-Lacroix. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Milliès-Lacroix.

M. Milliès-Lacroix. La commission des finances a étudié très attentivement, au point de vue financier, le projet de loi qui vous est soumis, et elle s'est assurée que les conditions traditionnelles observées depuis 1902 pour la participation des collectivités et de l'Etat aux travaux publics, en

vue de l'amélioration de la navigation et des ports, avaient été respectées, en l'espace. En effet, le coût des travaux envisagés s'élève environ à 67 millions de francs et la moitié de cette somme sera prise en charge par la ville de Paris et le département de la Seine. Le département de la Seine et la ville de Paris ont pris, à ce sujet, des engagements formels et ont donné à l'Etat le gage de leurs contributions.

Il est certain, par suite, qu'à concurrence de 33.500.000 fr. environ, les travaux seront exécutés.

Mais, j'ai le regret de dire — ce n'est, à la vérité, qu'un sentiment personnel, que la commission des finances me permet de d'exprimer — que, ce gage, l'Etat, de son côté, ne le donne pas (*Très bien! très bien!*), et que, lorsque les travaux auront été exécutés à l'aide de la contribution du département de la Seine et de la ville de Paris, il n'est pas certain qu'ils seront continués, car, si l'Etat s'engage à inscrire sa part contributive dans les budgets futurs, les collectivités intéressées n'ont aucun moyen de retenir cet engagement et d'en assurer l'exécution. (*Très bien!*)

M. Paul Strauss. Votre observation est très opportune.

M. Milliès-Lacroix. M. le président de la commission des finances, avec qui j'ai eu l'honneur de m'entretenir de cette question, est tout à fait d'accord avec moi pour dire qu'il faut renoncer à cette pratique (*Très bien!*), à ce système financier qui nous a valu, non seulement en matière de travaux publics, mais aussi pour la défense nationale, de cruelles déceptions.

Pendant ce qu'on a appelé la longue période des vaches grasses, on a voulu exécuter les travaux nécessaires qu'à l'aide de contributions prises sur les ressources annuelles du budget. C'est ainsi qu'on a marché pas à pas, petit à petit...

M. Courrégelongue. Qu'on n'a même pas marché du tout!

M. Milliès-Lacroix. ... qu'on s'est même abstenu de marcher quelquefois et que des lacunes considérables existent dans notre système de travaux publics: navigation, voies ferrées et aussi, malheureusement, dans notre système d'armement.

Monsieur le ministre des travaux publics, je n'ai pas le droit, en cette matière, bien que je m'en sois entretenu avec M. le président de la commission des finances et que je sois d'accord avec lui, d'engager la commission des finances elle-même...

M. le président de la commission des finances. Elle n'en a pas délibéré, en effet.

M. Milliès-Lacroix. ... mais tous les sénateurs assistant à cette séance sont unanimes à reconnaître qu'il faut de nouvelles combinaisons financières (*Très bien! très bien!*) qui assureront, de la part de l'Etat, la continuité dans les travaux...

M. Paul Strauss. Et la rapidité.

M. Milliès-Lacroix. ... la rapidité, et, par conséquent, la sécurité, pour l'exécution des programmes considérables qui seront nécessaires après la guerre.

C'est dans cet esprit, monsieur le ministre, que la commission des finances donne son assentiment au projet en discussion. (*Applaudissements.*)

M. Gaston Menier. Il faut la volonté d'aboutir!

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale?... Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles du projet de loi.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion des articles.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er}:

« Art. 1^{er}. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux destinés à l'amélioration de la Seine dans la traversée de Paris, au double point de vue des inondations et de la navigation, conformément aux dispositions des avant-projets en date des 29 janvier, 8 et 15 février 1913, savoir:

« 1^o Elargissement du bras gauche de la Seine, dit de la Monnaie, à Paris;

« 2^o Approfondissement du lit de la Seine jusqu'à Bougival;

« La dépense totale desdits travaux étant évaluée à 67,346,000 fr. »

Personne ne demande la parole sur l'article 1^{er}...

Je le mets aux voix.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Il est pris acte des engagements souscrits par la ville de Paris, ainsi qu'il résulte des délibérations du conseil municipal des 26 décembre 1912 et 28 juin 1915, et par le département de la Seine, ainsi qu'il résulte des délibérations du conseil général des 24 décembre 1912 et 29 juin 1915.

« La ville de Paris sera substituée à l'Etat pour l'exécution à ses frais, risques et périls, de la partie urbaine de l'opération relative à l'élargissement du bras de la Monnaie (expropriations, travaux de viabilité et d'assainissement).

« La ville de Paris, avec le département de la Seine, versera dans les caisses du Trésor, à titre de fonds de concours pour dépenses publiques, la somme forfaitaire de 18,238,000 fr.

« Les versements seront effectués par acomptes successifs aux époques déterminées par le ministre des travaux publics, en regard aux besoins des travaux. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Le surplus de la dépense sera imputé sur les crédits annuellement inscrits au budget du ministère des travaux publics, soit pour les travaux de défense contre les eaux, soit pour l'établissement et l'amélioration des voies de navigation intérieure. » — (Adopté.)

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

M. le président. Je donne une nouvelle lecture de la proposition de résolution de MM. Audiffred, Monis, Astier, Milliès-Lacroix et Ournac:

« Le Sénat invite le ministre des travaux publics à déposer, dans le plus bref délai, un projet d'ensemble des travaux relatifs à la défense de Paris contre les inondations et à l'utilisation la plus parfaite de la Seine au point de vue de la navigation, comme aussi de toutes les autres voies navigables de France.

« Il l'invite également à soumettre aux Chambres les combinaisons financières devant permettre l'achèvement rapide de tous ces travaux étroitement liés entre eux. »

Conformément aux précédents réglementaires, la proposition de résolution est renvoyée, s'il n'y a pas d'opposition, à la commission de l'outillage national. (*Assentiment.*)

La parole est à M. le rapporteur pour faire connaître ses conclusions.

M. le rapporteur. La commission avait examiné la proposition de résolution et, à l'unanimité, elle en propose l'adoption.

M. le ministre des travaux publics. Le Gouvernement y adhère.

M. Paul Strauss. Je demande la parole.

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

M. Paul Strauss. Je ne suis pas en désaccord avec mes collègues; il est bien évident que la connexité est incontestable et nul ne songe à la nier, mais cette division, en fait, est dans les termes mêmes de la proposition, et la combinaison financière pour l'exécution du programme concernant la région parisienne doit être rapidement étudiée et soumise aux Chambres, en même temps que s'élaborera le programme d'ensemble avec les combinaisons financières y relatives pour l'amélioration de toutes les voies navigables. (*Mouvements divers.*)

Il ne faut pas que le moindre retard soit apporté à l'exécution du projet relatif à la Seine, actuellement en état au point de vue législatif, et sans qu'il en résulte le moindre préjudice pour la réalisation des autres parties du programme d'outillage national.

M. Ernest Monis. Vous avez peur d'attendre le canal de jonction de la Garonne et de la Loire! (*Sourires.*)

M. le président. Si personne ne demande plus la parole, je consulte le Sénat sur la proposition de résolution dont j'ai donné lecture.

(Le Sénat a adopté.)

8. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELEVANT LE TAUX DE PENSIONS MILITAIRES

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances, pour un dépôt de rapport sur un projet de loi pour lequel il demande au Sénat de déclarer l'urgence et la discussion immédiate.

M. Millès-Lacroix, rapporteur général de la commission des finances. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à relever le taux des pensions militaires pour infirmités en cas de cécité absolue ou d'amputation de deux membres.

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, veuillez donner lecture de votre rapport.

M. le rapporteur général. Messieurs, dès le mois de novembre 1915, le Gouvernement, éclairé par les travaux de la commission extraparlamentaire instituée au ministère des finances, a déposé à la Chambre un projet de loi tendant à modifier la législation des pensions des armées de terre et de mer. Elaborées, en effet, pour une armée de carrière, les lois de 1831 ne conviennent plus à la constitution actuelle de notre armée nationale. D'autre part, les règles qu'elles ont fixées pour l'appréciation de la gravité des blessures ne sont plus en rapport, ni avec les données de la science médicale, ni avec les nouvelles conditions de la guerre, ni enfin avec les principes posés dans la loi de 1898 sur les accidents du travail. Le projet de loi dont il s'agit a fait l'objet, à la Chambre des députés, d'un très important rapport de la commission des pensions civiles et militaires, lequel a été déposé le 21 juillet 1916.

Bien que plus d'une année se soit écoulée depuis le dépôt de ce rapport, la discussion n'en a toutefois pas encore été abordée par l'autre Assemblée, qui vient seulement de le mettre à son ordre du jour.

Dans ces conditions, au mois de juin dernier, le Gouvernement a cru devoir détacher du texte proposé par la commission des pensions de la Chambre des dispositions tendant à fixer la pension des aveu-

gles et des amputés de deux membres, de façon à faire bénéficier dès maintenant des relèvements de tarifs proposés ces grands blessés, dont le sort mérite à tant d'égards toute notre sollicitude. A vrai dire, ce texte ne vise pas spécialement les cas desdits blessés. Il fixe seulement le taux des pensions d'infirmités, en les répartissant en dix classes suivant le degré réel d'invalidité. Mais déjà, sous le régime actuel, les aveugles et les amputés de deux membres ont droit au maximum de pension. Il est hors de doute que l'adoption du projet de loi général, encore pendant devant la Chambre, aurait pour effet de les maintenir au tarif maximum (invalidité de 100 p. 100) dans le barème futur.

Aussi, le présent projet de loi ne fait-il que devancer une éventualité certaine en attribuant aux blessés atteints de cécité absolue ou amputés de deux membres, les pensions proposées pour les cas d'invalidité complète. Ce projet ne s'applique, d'ailleurs, qu'aux hommes de troupe et aux officiers jusqu'au grade de commandant, dont la situation a paru la plus digne d'intérêt. Les pensions des officiers d'un grade supérieur qui, sous le régime actuel, varient de 6,000 fr. à 12,600 fr., ont été jugées suffisantes.

Les pensions, jusqu'au grade de commandant, seront fixées à un tarif supérieur, uniformément, de 225 fr. au tarif actuel.

De la sorte, la pension du simple soldat et du matelot, aveugles ou amputés de deux membres, sera portée de 975 fr. à 1,200 fr.; celle du caporal et du quartier-maître, de 1,170 fr. à 1,395 fr.

Les pensions des sous-officiers de l'armée de terre seront respectivement fixées à 1,655 fr. pour le sergent, 1,785 fr. pour le sergent-major, 1,850 fr. pour l'aspirant, 1,915 fr. pour l'adjudant et 2,045 fr. pour l'adjudant-chef; celles des officiers marinières à 2,175 fr. pour le second maître, 2,565 francs pour le maître, 2,890 fr. pour le premier maître et 3,475 pour le maître principal.

Les pensions des officiers varieront de 2,625 fr. pour l'aspirant de marine à 5,025 fr. pour les chefs de bataillon ou capitaines de corvette.

Suivant l'économie du projet de loi général sur les pensions militaires, les nouveaux tarifs ne devront bénéficier qu'aux blessés de la guerre actuelle, c'est-à-dire à ceux dont les droits se sont ouverts depuis le 2 août 1914. Ils sont d'ailleurs applicables à tous ces blessés, même à ceux déjà en possession de leur titre de pension, auxquels rappel sera fait de la différence entre les arrérages correspondant à la liquidation nouvelle et les arrérages correspondant à la liquidation primitive. Il ne peut être question, en effet, de traiter différemment les blessés de la guerre actuelle, suivant que leurs droits à pension sont nés avant ou après la promulgation de la loi revisant le tarif des pensions. Ils méritent tous à égal titre notre sollicitude.

Comme l'a fait remarquer dans son rapport, au nom de la commission des pensions de la Chambre, l'honorable M. Pierre Masse, le projet de loi sur lequel le Sénat est appelé à délibérer n'engage aucunement les principes de la loi d'ensemble sur les pensions militaires, pendant devant la Chambre. Il s'agit d'une mesure transitoire, permettant le soulagement immédiat de profondes misères, qui ne préjuge en rien le sentiment du Sénat, ni quant aux modalités de la réforme générale soumise au Parlement, ni quant aux tarifs à appliquer aux diverses invalidités.

Le projet de loi, voté par la Chambre, ne diffère de celui qui avait été déposé par le Gouvernement que sur deux points de détail: classement parmi les officiers de

l'aspirant de marine, grade supprimé par la loi du 16 juin 1917 dans les corps combattants, mais qui subsiste pour les élèves commissaires, élèves administrateurs de l'inscription maritime, élèves du service de santé; mention parmi les sous-officiers de l'armée de mer du maître principal, omis par erreur.

Le dévoué président du comité de secours pour soldats aveugles, M. Brioux, de l'Académie française, nous a fait connaître combien le vote de ce projet de loi était attendu avec impatience par les intéressés. Le Sénat, nous n'en doutons pas, voudra montrer, par son empressement à le sanctionner, toute sa sollicitude pour ces nobles victimes, qui ont acquis tant de droits à notre reconnaissance et à notre admiration.

La commission des finances croit devoir signaler au Gouvernement combien il est nécessaire que soit voté, dans le plus bref délai, le projet de loi d'ensemble sur la réforme des pensions militaires. L'adoption du présent projet de loi aura certainement pour effet d'éveiller l'attention de tous ceux, blessés, veuves, enfants ou ascendants de militaires morts pour la patrie, qui attendent avec une légitime impatience l'amélioration de leurs pensions.

A un autre point de vue, il est d'autres blessés, que les aveugles et les amputés de deux membres, dont le degré d'invalidité est absolu et qui mériteraient d'être l'objet d'une mesure transitoire identique à celle qui nous est proposée. La commission des finances ne veut pas retarder la réalisation de l'amélioration qui est aujourd'hui envisagée. Mais elle demande énergiquement qu'elle soit étendue à tous les blessés atteints d'invalidité absolue, et elle insiste auprès du Gouvernement pour qu'il obtienne que soit hâté le vote du projet de loi portant réforme de la liquidation des pensions militaires. Sous les réserves qui précèdent, nous avons l'honneur de proposer au Sénat de vouloir bien adopter le projet de loi soumis à son approbation. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je suis saisi d'une demande de discussion immédiate, signée de vingt de nos collègues dont voici les noms: MM. Peytral, Millès-Lacroix, Perchet, Astier, Cornet, Guilloteaux, Cazeneuve, de Selves, Chautemps, Petitjean, Lhopiteau, Hubert, Gavini, Doumer, Couyba, Guillier, Jeanneney, Fagot, Monnier et Thiéry.

Je mets aux voix la déclaration d'urgence...

M. Debierre. Je demande la parole.

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

M. Debierre. Messieurs, les modifications que l'on nous propose ont pour but d'indemniser les blessés par blessures de guerre d'une incapacité de travail considérable, puisqu'il s'agit de la perte de deux membres ou de la perte des yeux. Le projet qui vous est soumis était basé sur un barème qui date de la loi de 1831, barème qui est profondément modifié, mais toutefois, en maintenant une proportionnalité qu'un certain nombre de mes amis et moi ne croyons ni juste ni équitable.

Comme ce projet ne nous a pas été distribué, que nous n'avons pas eu le temps de le méditer, ni de faire les observations que nous croyons nécessaires, ou de présenter les amendements que nous avons l'intention de produire devant le Sénat, nous vous demandons de vouloir bien renoncer à la discussion immédiate.

M. le président. Je dois rappeler à notre collègue que le projet de loi en discussion a été distribué sous le n° 239.

M. Debierre. Parfaitement, monsieur le président; mais M. le rapporteur général de

la commission des finances vient de lire un rapport qui n'a pu être distribué et qui conclut cependant en faveur de l'urgence. Or, ce rapport semble motiver quelques observations contre la discussion immédiate, que nous demandons de ne pas faire prononcer.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Je demande à notre collègue et ami M. Debierre de ne pas insister et de se ranger à notre avis sur l'urgence du vote du projet de loi.

De quoi s'agit-il, en effet ? Je l'ai dit dans mon rapport et je le répète : d'une simple mesure transitoire, qui ne saurait engager en aucune façon les principes posés dans le projet de loi général sur les pensions militaires pendant devant la Chambre. Tous les droits de nos collègues, j'insiste sur ce point, sont pleinement réservés pour le jour où ce projet viendra en discussion devant le Sénat.

La commission des finances a examiné très attentivement le texte qui vous est soumis et qui a pour objet de soulager immédiatement de grandes misères ; les réserves que j'ai eu l'honneur de formuler en son nom vous l'ont démontré.

D'autres grands blessés que les aveugles et les amputés de deux membres, par exemple les malades atteints de paralysie générale à la suite de blessures, devraient également obtenir le bénéfice du projet de loi.

Il convient donc que le Gouvernement dépose le plus tôt possible à la Chambre et au Sénat des dispositions législatives tendant à leur accorder le bénéfice de la mesure transitoire actuellement proposée pour les aveugles et les amputés de deux membres.

J'insiste vivement auprès de notre collègue M. Debierre pour qu'il veuille bien ne pas maintenir son opposition à la déclaration de l'urgence, déclaration que le Sénat, je l'espère, voudra prononcer, conformément à la proposition de la commission des finances. (*Très bien ! très bien !*)

M. Debierre. Je demande la parole.

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

M. Debierre. Messieurs, je me permets d'insister, parce qu'il me paraît nécessaire de présenter quelques observations sur la façon dont se pose la question.

Quand vous aurez voté le projet que l'on vous présente, il sera acquis, et le pourcentage des pensions que vous allez établir, ne l'oubliez pas, sera maintenu et conservé.

L'honorable rapporteur nous dit qu'ultérieurement le vaste projet de rénovation des taux de pension viendra devant la Chambre et le Sénat.

Nous n'en doutons pas, mais nous ne savons pas quand cela viendra. Dans tous les cas, la loi de 1831 réglait le taux des pensions. Un comité interministériel a été chargé de reviser ce projet, qui n'est plus du tout adapté aux besoins et aux nécessités actuels, nous sommes tous d'accord pour le reconnaître.

Mais il s'agit de militaires qui ont risqué leur vie pour la défense du territoire national, et nous ne saurions trop chercher à leur donner la pension qui leur permettra d'avoir le strict nécessaire pour vivre. Ne croyez donc pas que nous faisons ici des réserves au sujet de la pension que ces braves ont si largement méritée.

Mais j'estime qu'il y a une disproportion énorme entre la pension accordée, pour les mêmes infirmités, aux simples soldats et

aux officiers qui ont un, deux, trois ou quatre galons.

Ainsi, le tableau n° 1 nous indique qu'un chef de bataillon, capitaine de corvette, etc..., aura, s'il a perdu la vue ou deux membres, 5,000 fr. de pension, alors que, pour les mêmes infirmités, acquises pour la même cause, pour s'être exposés aux mêmes dangers, les sous-officiers auront 2,000 fr. de pension et les soldats de 1,200 fr. seulement.

Je veux bien que la pension des sous-officiers soit majorée et je comprends que le sous-officier a plus de responsabilités, dans une action militaire, que l'officier en a une bien plus grande encore que le simple soldat ; mais, tout de même, j'estime que la différence est trop considérable, entre 1,200 et 5,000 fr.

Mes amis et moi avons pensé que, si l'on avait consenti à ne pas réclamer aujourd'hui le bénéfice de la discussion immédiate, nous pourrions présenter un amendement dans l'ordre d'idées que je viens d'indiquer ; nous voudrions que, pour des infirmités équivalentes, le taux des pensions fût uniforme. Nous pourrions, d'autre part, envisager une majoration selon les grades et croissant, par conséquent avec les responsabilités encourues des membres.

C'est pourquoi je me permets d'insister auprès de la commission et du Sénat pour qu'ils veuillent bien nous permettre de préparer et de présenter les amendements qui paraissent nécessaires à quelques-uns d'entre nous. (*Très bien !*)

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat des finances.

M. Albert Métin, sous-secrétaire d'Etat des finances. M. le rapporteur général de la commission des finances vous a exposé tout à l'heure, messieurs, que le Gouvernement avait envisagé la révision de la loi de 1831 sur les pensions, notamment parce que le taux des pensions actuelles lui a paru insuffisant. Il vous a rappelé qu'un projet d'ensemble avait été déposé à la Chambre et qu'il a fait l'objet d'un rapport dont la discussion est inscrite à l'ordre du jour de l'autre Assemblée que nous avons plusieurs fois priée de voter ce projet le plus rapidement possible.

Lorsque le texte vous en sera transmis, après le vote de la Chambre, les observations d'ensemble de M. Debierre, contre lesquelles je ne m'inscris pas, pourront être très utilement discutées. Mais de quoi s'agit-il aujourd'hui ? Simplement d'un acte d'humanité qui nous est demandé par des gens de bien, à la tête desquels se place M. Brieux, en faveur des mutilés atteints de cécité ou ayant perdu deux membres.

Ces malheureux, dans l'état actuel des choses, ne peuvent recevoir qu'une pension de 975 fr. Il s'agit de leur donner immédiatement, sans retard, 100 fr. par mois. Le Sénat voudra, comme la Chambre et le Gouvernement, faire ce geste d'équité et de générosité, qui n'engage en rien l'opinion de la Chambre et du Sénat sur le projet d'ensemble et auquel, dans ces conditions, je suis sûr que l'honorable M. Debierre voudra s'associer avec la commission des finances.

M. le rapporteur général a fait observer que d'autres mutilés, en petit nombre, heureusement, se recommandent au même degré que ceux-ci à la générosité de la Chambre, du Sénat et du Gouvernement, car ils sont également frappés d'une invalidité totale.

M. Debierre nous demande, à juste titre, de déposer en leur faveur un projet de loi complémentaire de celui qui vous est soumis aujourd'hui.

Je prends bien volontiers et sans restric-

tion, au nom du Gouvernement, l'engagement de déposer ce projet, qui accordera à ces autres victimes de la guerre la même réparation légitime qu'aux blessés atteints de cécité absolue et aux amputés de deux membres, pour lesquels nous sollicitons en ce moment la bienveillance du Sénat. (*Très bien !*)

M. Paul Strauss. Je demande la parole.

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

M. Paul Strauss. Je suis complètement d'accord avec M. le sous-secrétaire d'Etat pour faire une situation privilégiée à ces grands mutilés. Mais, ceci dit, il ne faudrait pas que ce projet séparé, qui a toutes nos sympathies et pour lequel je me dispose à voter tout à l'heure avec la commission et le Gouvernement pût contribuer, dans une mesure quelconque, au retard du vote sur le régime général des pensions qui est d'une extrême urgence.

M. le sous-secrétaire d'Etat. Il n'y contribuera pas du tout. Récemment, M. le rapporteur général, à propos du débat sur les orphelins, appela notre attention sur ce point et c'est moi-même qui, au nom du Gouvernement, ai pris l'engagement d'obtenir de la Chambre qu'elle mit ce projet à son ordre du jour. Il y figure actuellement ; il sera voté et ainsi se réalisera l'espoir exprimé par MM. Millières-Lacroix et Strauss.

M. Debierre. Il n'est jamais entré dans ma pensée, ni dans celle de nos amis, de ne pas accorder une pension que nous trouvons très légitime, à ceux qui ont perdu la vue ou deux membres. Mais, nous pensons que le barème qui nous est présenté n'est peut-être pas équitablement proportionné. Dans tous les cas, il ne reçoit pas notre assentiment.

Nous regrettons que le Gouvernement, au lieu d'apporter un projet d'ensemble sur la révision des pensions, nous soumette successivement des projets isolés.

Nous lui demandons de vouloir bien prendre l'engagement de nous soumettre le plus tôt possible ce projet d'ensemble.

Nous estimons, en outre, que le barème inséré dans le projet de loi doit être soumis à une discussion ultérieure, parce qu'il n'est ni équitable, ni juste, ni démocratique.

Sous réserve de ces observations, je ne m'oppose ni à l'urgence, ni à la discussion immédiate du projet.

M. le rapporteur général. La commission des finances a, d'ailleurs, fait toutes ses réserves sur ce point.

M. le sous-secrétaire d'Etat. Un projet d'ensemble, je le répète, a été déposé par le Gouvernement à la Chambre ; il figure à l'ordre du jour de cette Assemblée et le Gouvernement s'efforcera d'en obtenir l'adoption le plus rapidement possible.

M. le président. Si personne ne demande plus la parole, je consulte le Sénat sur l'urgence qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

Il n'y a pas d'opposition?...

L'urgence est déclarée.

Je consulte le Sénat sur la discussion immédiate.

(La discussion immédiate est prononcée.)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole pour la discussion générale?...

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion de l'article unique du projet de loi.

Il n'y a pas d'opposition?...

Je donne lecture de l'article unique :

« Article unique. — Jusqu'au grade de chef de bataillon inclus, et en ce qui concerne les droits qui se sont ouverts depuis

le 2 août 1914, le tarif des pensions d'infirmités accordées aux militaires et marins, en cas de cécité absolue ou d'amputation de deux membres, est fixé conformément au tarif annexé à la présente loi.

« Les pensions de cette catégorie, déjà concédées, seront révisées d'office. Rappel sera fait à leurs titulaires de la différence entre les arrérages correspondant à la liquidation nouvelle, et les arrérages correspondant à la liquidation primitive.

TABLEAU I. — Armées de terre et de mer.

« Officiers :	
« Chef de bataillon, capitaine de corvette.....	5.025
« Capitaine, lieutenant de vaisseau, 4 ^e échelon.....	4.905
« Capitaine, lieutenant de vaisseau, 3 ^e échelon.....	4.665
« Capitaine, lieutenant de vaisseau, 2 ^e échelon.....	4.425
« Capitaine, lieutenant de vaisseau, 1 ^{er} échelon.....	4.185
« Lieutenant, enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe, 4 ^e échelon.....	4.185
« Lieutenant, enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe, 3 ^e échelon.....	4.005
« Lieutenant, enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe, 2 ^e échelon.....	3.825
« Lieutenant, enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe, 1 ^{er} échelon.....	3.645
« Sous-lieutenant, enseigne de vaisseau de 2 ^e classe, 2 ^e échelon.....	3.585
« Sous-lieutenant, enseigne de vaisseau de 2 ^e classe, 1 ^{er} échelon.....	2.935
« Aspirant de marine.....	2.625

TABLEAU II. — Armées de mer.

« Officiers des équipages de la flotte :	
« Officier principal des équipages de la flotte.....	5.025
« Officier principal de 1 ^{re} classe des équipages de la flotte.....	4.665
« Officier principal de 2 ^e classe des équipages de la flotte.....	4.425
« Officier principal de 3 ^e classe des équipages de la flotte.....	4.185
« Officier principal de 4 ^e classe des équipages de la flotte.....	3.585

TABLEAU III. — Armées de terre.

« Sous-officiers et soldats :	
« Ajudant-chef.....	2.045
« Ajudant.....	1.915
« Aspirant.....	1.850
« Sergent-major.....	1.785
« Sergent.....	1.655
« Caporal.....	1.395
« Soldat.....	1.200

TABLEAU IV. — Armées de mer.

« Officiers mariniens, quartiers-maîtres et matelots :	
« Maître principal.....	3.475
« Premier maître.....	2.890
« Maître.....	2.535
« Second maître.....	2.175
« Quartier-maître.....	1.395
« Matelot.....	1.200

Je mets aux voix l'ensemble de l'article unique du projet de loi.
(Le projet de loi est adopté.)

9. — AJOURNEMENT D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX RECOURS CONTENTIEUX EN MATIÈRE DE PENSIONS

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant le

jugement par le conseil d'Etat des recours contentieux en matière de pensions.

J'ai à donner connaissance au Sénat du décret suivant :

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre des finances,

« 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. Duviller, sous-directeur à la direction de la dette inscrite au ministère des finances, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre des finances, au Sénat, dans la discussion du projet de loi concernant le jugement par le conseil d'Etat des recours contentieux en matière de pensions.

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

« Fait à Paris, le 4 juin 1917.

« R. POINCARÉ.

• Par le Président de la République :

« Le ministre des finances,

« J. THIERRY. »

M. Boivin-Champeaux, rapporteur. J'ai l'honneur de demander au Sénat, d'accord avec le Gouvernement, de vouloir bien déclarer l'urgence.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

Il n'y a pas d'opposition ?..
L'urgence est déclarée.

M. Cazeneuve. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Cazeneuve dans la discussion générale.

M. Cazeneuve. J'ai demandé au Sénat de vouloir bien ajourner la discussion de ce projet.

La désignation comme rapporteur de notre éminent collègue M. Boivin-Champeaux indique suffisamment la très grande importance du projet.

Il s'agit de la constitution de commissions spéciales chargées de statuer sur les litiges concernant les pensions militaires. Les intéressés peuvent porter ces décisions devant le conseil d'Etat. Le projet organise ce recours. Les litiges en cette matière sont très nombreux. La composition des commissions réclame toute notre attention.

Sur cette composition, j'ai déposé un amendement que je considère comme très important. Je demande au Sénat si, à cette heure tardive, nous sommes en mesure de discuter cette question avec toute l'ampleur qu'elle comporte.

M. le rapporteur. La commission accepte l'ajournement demandée par notre collègue et ami M. Cazeneuve. (Adhésion.)

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, l'ajournement est prononcé.

10. — ADOPTION D'UNE PROPOSITION DE LOI TENDANT A COMPLÉTER L'ARTICLE 445 DU CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à compléter l'article 445 du code d'instruction criminelle.

M. Louis Martin, rapporteur. J'ai l'honneur de demander au Sénat, d'accord avec

le Gouvernement, de vouloir bien déclarer l'urgence.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

Il n'y a pas d'opposition ?...
L'urgence est déclarée.

Si personne ne demande la parole dans la discussion générale, je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion de l'article unique.)

M. le président. Je donne lecture de cet article :

« Article unique. — Les quatrième et cinquième paragraphes de l'article 445 du code d'instruction criminelle sont ainsi modifiés :

« Lorsqu'il ne pourra être procédé, de nouveau, à des débats oraux contre toutes les parties, notamment en cas de décès, de démence, de contumace ou de défaut d'un ou de plusieurs condamnés, d'irresponsabilité pénale ou d'excusabilité, en cas de prescription de l'action ou de celle de la peine, la cour de cassation, après avoir constaté expressément cette impossibilité, statuera au fond, sans cassation préalable ni renvoi, en présence des parties civiles, s'il y en a au procès, et des curateurs nommés par elle à la mémoire de chacun des morts ; dans ce cas, elle annulera seulement celle des condamnations qui avait été injustement prononcée et déchargera, s'il y a lieu, la mémoire des morts.

« Si l'annulation du jugement ou de l'arrêt à l'égard d'un condamné vivant ne laisse rien subsister qui puisse être qualifié crime ou délit, aucun renvoi ne sera prononcé.

« Si les accusés ou prévenus sont décédés ou tombés en état de démence depuis l'arrêt de la cour de cassation qui a annulé le jugement ou arrêt de condamnation, la chambre criminelle, sur les réquisitions du procureur général près la cour de cassation, rapportera la désignation par elle faite de la juridiction de renvoi et statuera comme il est dit au quatrième paragraphe du présent article, et à l'article 446 du présent code. »

Si personne ne demande la parole, je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

11. — AJOURNEMENT D'UN PROJET DE LOI SUR L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL DE L'AGRICULTURE

M. le président. L'ordre du jour appellerait la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur l'organisation de l'enseignement professionnel public de l'agriculture ; mais la commission, devant examiner divers amendements qui viennent d'être déposés, demande l'ajournement de la discussion.

Il n'y a pas d'opposition ?..

L'ajournement est ordonné. •

12. — AJOURNEMENT DE LA DISCUSSION DU RAPPORT SUR LES MARCHÉS DE PROJECTILES

M. le président. L'ordre du jour appellerait la discussion des conclusions du rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner les marchés qui auront été passés par le Gouvernement pendant la guerre (marchés de projectiles) ; mais la commission demande l'ajournement de la discussion.

Il n'y a pas d'opposition ?..

L'ajournement est ordonné.

13. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour est épuisé.

Je rappelle au Sénat qu'il a précédemment fixé au jeudi 19 juillet la discussion de l'interpellation de M. Debierre sur l'offensive du 16 avril et le fonctionnement du service de santé.

A quelle date le Sénat entend-il fixer sa prochaine séance ?

Voix nombreuses. A jeudi !

M. le président. S'il n'y a pas d'opposition, voici quel serait l'ordre du jour de la séance publique du jeudi 19 juillet.

M. Eugène Lintilhac. Je demande la parole.

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

M. Eugène Lintilhac. Au nom de la commission des finances, je demande au Sénat de mettre en tête de l'ordre du jour de sa prochaine séance, sous réserve qu'il n'y ait pas de débat, le projet relatif aux avances sur pensions, dont l'urgence est grande et qui intéresse tant nos blessés et nos mutilés. (*Assentiment.*)

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

Il en est ainsi ordonné.

En conséquence, voici, messieurs, quel pourrait être l'ordre du jour de la séance du jeudi 19 juillet :

A trois heures, séance publique :

1^{re} délibération, sous réserve qu'il n'y ait pas de débat, sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, relative à l'interdiction des prêts sur pension et à l'institution d'un système d'avances sur pension ;

Discussion de l'interpellation de M. Debierre sur l'offensive du 16 avril et le fonctionnement du service de santé ;

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant le jugement par le conseil d'Etat des recours contentieux en matière de pensions ;

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, relative à la protection de l'allaitement maternel ;

1^{re} délibération sur le projet de loi portant modification à la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il n'y a pas d'observation ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

14. — CONGÉ

M. le président. La commission des congés est d'avis d'accorder à M. de Freycinet un congé.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

Personne ne demande plus la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à cinq heures quarante-cinq minutes.)

Le Chef par intérim du service de la sténographie du Sénat,

ARMAND POIREL.

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. »

1538. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 7 juillet 1917, par M. Bitterlin, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si, au cours de l'année 1916, il a été fait appel par circulaire aux meuniers mobilisés R. A. T. pour la relève des jeunes classes de cette profession.

1539. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 9 juillet 1917, par M. Grosdidier, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si les exploitants des moulins hydrauliques de la classe 1898, au front, bénéficient de sursis pendant la présente année et, en les meuniers et boulangers de la classe 1893, au front, aient les mêmes facultés dès octobre 1917.

1540. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 9 juillet 1917, par M. Grosdidier, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si les engagés spéciaux secrétaires dans des bureaux sont ou non dispensés de prendre la garde pendant les services de permanence institués dans ces bureaux pour recevoir les diverses communications après les heures réglementaires.

1541. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 10 juillet 1917, par M. Bussière, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre pourquoi les sous-officiers, passés dans la gendarmerie auxiliaire ou la garde républicaine, ne bénéficient pas de la faculté d'opter pour la solde journalière afin de la cumuler avec un traitement civil.

1542. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 10 juillet 1917, par M. Bussière, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si les jeunes gens qui, reçus à Saint-Cyr en juin 1916, n'auront pas subi l'examen de sortie par suite de maladie, contracteront l'engagement de huit ans en même temps que leurs camarades ou à l'issue du cours des E. A.

1543. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 12 juillet 1917, par M. Herriot, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre quelles mesures ont été prises pour proportionner le taux de l'indemnité de cherté de vie des employés militaires de l'intérieur (ouvriers d'Etat, gardiens de batterie, etc.)

1544. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 12 juillet 1917, par M. Vilar, sénateur, demandant à M. le ministre des finances si l'amortissement prévu par une société, pour un matériel acheté en 1917 à un prix exceptionnellement élevé, calculé sur un délai de 4 ou 5 ans, doit être admis en déduction du bénéfice de guerre imposable en vertu de la loi du 1^{er} juillet 1916.

1545. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 12 juillet 1917, par M. Vilar, sénateur, demandant à M. le ministre des finances s'il faut considérer comme bénéfice supplémentaire assujéti à l'impôt de 5 p. 100 établi par la loi du 1^{er} juillet 1916 le boni d'une société qui, constituée en 1903 au capital de 100,000 fr., liquide son fonds social, en 1917, au prix de 500,000 fr.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

M. Joseph Loubet, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si un soldat auxiliaire, de la classe 1899, ouvrier tailleur de profession, libéré, le 1^{er} novembre 1916, peut, en l'état actuel de la législation, être appelé de nouveau sous les drapeaux. (*Question n° 1441, du 4 avril 1917.*)

Réponse. — Réponse négative.

M. Maurice Sarraut, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre que les chefs de corps n'exigent, pour accorder des permissions aux agriculteurs ou viticulteurs de la classe 1893, que le certificat du maire et du président du syndicat agricole. (*Question n° 1505 du 19 juin 1917.*)

Réponse. — Les chefs de corps ne doivent pas exiger, pour la mise en route des permissionnaires agricoles, d'autre pièce que le certificat du maire, sauf le cas de suspicion légitime sur la véritable profession du militaire en cause.

M. le marquis de Kérouartz, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre d'aviser, avant le 15 juillet, de la décision prise, les militaires entrepreneurs de battage qui demandent des sursis, afin qu'ils puissent s'approvisionner de charbon. (*Question n° 1511 du 21 juin 1917.*)

Réponse. — Toutes dispositions ont été prises par une circulaire du 15 juin 1917, qui indique, notamment, les époques, pendant lesquelles doivent être accordés, dans chaque département, les sursis aux professionnels du battage des grains.

M. le marquis de Kérouartz, sénateur, demande à M. le ministre de l'intérieur si l'allocation militaire doit être maintenue aux familles des auxiliaires des classes 1901 et plus anciennes mobilisés à la terre, comme il est fait pour les familles des agriculteurs des classes 1883 et 1889. (*Question n° 1512 du 21 juin 1917.*)

Réponse. — La circulaire télégraphique adressée aux préfets le 4 juillet 1917, d'accord avec les ministères intéressés et confirmant celle du 27 juin, leur prescrit d'assimiler définitivement les auxiliaires des classes 1898 à 1899, détachés à l'agriculture et à ce titre renvoyés dans leurs foyers, aux militaires des classes 1888-1889, qui se trouvent dans les mêmes conditions. Les allocations doivent être maintenues provisoirement à leurs familles, conformément aux instructions en vigueur, et notamment à la circulaire du 25 avril dernier.

M. Renaudat, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si un mobilisé a droit à se rapprocher de son frère, sans faire partie, toutefois, de la même unité. (*Question n° 1513 du 21 juin 1917.*)

Réponse. — L'honorable sénateur est prié de vouloir bien préciser le cas dont il s'agit, afin qu'il puisse être répondu en toute connaissance de cause.

M. Bussière, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si l'indemnité mensuelle de logement, prévue à l'article 22 de l'instruction du 2 avril 1912, doit être payée aux sergents autres ouvriers nommés à cet emploi pendant la durée de la guerre, qui sont obligés de se loger à leurs frais. (*Question n° 1516 du 22 juin 1917.*)

Réponse. — Réponse affirmative, sous réserve que les intéressés appartiennent à l'armée active.

M. Bussière, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si un chef armurier éborgné en service commandé, ayant fait les six premiers mois de la guerre, puis classé

dans l'auxiliaire, peut être proposé pour officier d'administration, contrôleur d'armes et porter l'insigne des blessés. (Question n° 1517 du 22 juin 1917.)

Réponse. — Réponse négative en ce qui concerne la proposition pour officier d'administration contrôleur d'armes de 3^e classe, car, pour pouvoir être promu à ce grade, les adjudants maîtres armuriers doivent appartenir au service armé et être aptes à faire campagne.

L'intéressé peut porter l'insigne des blessés, sous réserve de la constatation de son droit et après délivrance du certificat provisoire par le général commandant la région.

M. Bussière, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre, que soient affectés, dans les ateliers de confections militaires, magasins centraux ou services d'intendance, les maîtres ouvriers tailleurs, bottiers, selliers de la réserve de l'armée active, versés dans les corps de troupes avec le grade de sergent ou maréchal des logis, et peu aptes à l'instruction militaire. (Question n° 1518, du 22 juin 1917.)

Réponse. — L'affectation, aux ateliers de confections ou aux magasins du service de l'intendance, des maîtres ouvriers de la réserve de l'armée active serait contraire aux dispositions de la loi du 17 août 1915.

M. Laurent Thiéry, sénateur, demande à M. le ministre de l'intérieur si la famille d'un sous-officier à solde journalière, touchant la haute paye, prisonnier de guerre, a droit au bénéfice de l'allocation militaire. (Question n° 1519 du 23 juin 1917.)

Réponse. — La famille d'un sous-officier à solde journalière, touchant la haute paye, prisonnier de guerre, peut prétendre au bénéfice de la loi du 5 août 1914, conformément aux instructions générales qui en régissent l'application.

M. Jenouvrier, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre vers quelle époque pourraient être renvoyés dans leurs foyers les derniers mobilisés des classes 1839 et 1890. (Question n° 1522 du 26 juin 1917.)

Réponse. — Le renvoi dans leurs foyers des mobilisés non-agriculteurs, des classes 1839 et 1890 n'est pas actuellement envisagé.

M. Lemarié, sénateur, demande à M. le ministre des finances pourquoi la réunion des conseils de discipline des receveurs spéciaux des communes et établissements charitables, dont les pouvoirs viennent d'être prorogés par un décret paru au *Journal officiel* du 1^{er} juin 1917, n'a pas été encore prescrite. (Question n° 1524 du 26 juin 1917.)

Réponse. — Le conseil de discipline des receveurs municipaux est convoqué à bref délai.

M. Milan, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si la fonction de brigadier d'ordinaire d'une section de quarante hommes constitue une affectation spéciale s'opposant à la mise en sursis, dans l'intérêt de la défense nationale, d'un industriel dont l'usine est actuellement fermée. (Question n° 1525 du 2^e juin 1917.)

Réponse. — Réponse négative. Mais la mise en sursis d'appel ne pourrait être prononcée qu'après enquête préalable démontrant l'utilité de l'industriel dans sa maison.

M. Villiers, sénateur, demande à M. le ministre de la marine si une ouvrière auxiliaire, dont le mari est ouvrier dans un établissement de la marine, a droit à l'indemnité de cherté de vie au même titre qu'une ouvrière auxiliaire, femme d'un officier marinier. (Question n° 1526 du 29 juin 1917.)

Réponse. — Conformément aux dispositions de l'article 3, alinéa 4, du décret du 3 mai 1917, lorsque le mari et la femme font tous deux partie du personnel ouvrier auxiliaire, ils ne peuvent pas recevoir tous deux l'indemnité de cherté de vie. Il est tenu compte, dans ce cas, de la plus élevée des deux rémunérations qui leur sont accordées et il leur est alloué, s'il y a lieu, une seule indemnité.

La question n'est pas la même à l'égard d'une ouvrière auxiliaire, femme d'un officier marinier, ce dernier ne recevant pas d'indemnité de cherté de vie.

M. Bepmale, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si un exempté de la classe 1906, libéré de toute obligation militaire, engagé pour la durée de la guerre dès novembre 1914, peut postuler, après 29 mois de front comme brancardier, un grade d'officier d'administration de 3^e classe du service de santé. (Addendum du 11 juin 1917.) (Question n° 1527, du 29 juin 1917.)

Réponse. — Réponse négative.

M. Laurent Thiéry, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si les G. V. C. mobilisés dès le début de la guerre dans la zone des armées ont droit à la permission de treize jours accordée aux hommes des classes 1892 et plus anciennes. (Question n° 1528 du 29 juin 1917.)

Réponse. — Les G. V. C. des classes 1892 et plus anciennes, mobilisés dès le début de la guerre dans la zone des armées, bénéficieront de la première permission de compensation de treize jours s'ils ont été convoqués treize jours au moins avant la date d'appel normal de leur classe, et de la deuxième permission de même durée s'ils ont fait au moins un mois de service dans les mêmes conditions.

Les G. V. C. des classes plus jeunes n'ont pas droit à ces permissions.

M. Herriot, sénateur, demande à M. le ministre de l'agriculture que l'école d'agriculture d'Ecully (Rhône), occupée depuis trois ans par un hôpital complémentaire, soit rouverte dans l'intérêt national. (Question n° 1530 du 30 juin 1917.)

Réponse. — Le ministre de l'agriculture s'est préoccupé, à partir du mois d'août 1915, d'obtenir de l'autorité militaire l'évacuation de cet établissement d'enseignement agricole. Malgré les réclamations très pressantes et renouvelées dont a été saisi le sous-secrétaire d'Etat du service de santé, la réponse de ce dernier a toujours été négative, en raison de la gêne considérable que causerait dans le service de

santé de la place de Lyon la rétrocession de l'école d'Ecully.

Ordre du jour du jeudi 19 juillet.

A trois heures, séance publique :

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, relative à l'interdiction des prêts sur pension et à l'institution d'un système d'avances sur pension. (Nos 212 et 241, année 1917. — M. Eugène Lintilhac, rapporteur.)

Discussion de l'interpellation de M. Debieuvre sur l'offensive du 16 avril et le fonctionnement du service de santé.

Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant le jugement par le conseil d'Etat des recours contentieux en matière de pensions. (Nos 174, année 1916, et 146, année 1917 et α , nouvelle rédaction de la commission. — M. Boivin-Champeaux, rapporteur. — Urgence déclarée.)

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, relative à la protection de l'allaitement maternel. (Nos 216, année 1913, et 46, année 1917. — M. Paul Strauss, rapporteur.)

1^{re} délibération sur le projet de loi portant modification à la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. (Nos 149, année 1915, et 100, année 1917. — M. Jeanneney, rapporteur.)

Errata

1^o au compte rendu in extenso de la séance du 12 juin 1917 (*Journal officiel* du 3 juin).

Page 545, colonne 2, lignes 10 et 11,

Au lieu de :

« M. le président. Le rapport sera imprimé et distribué »,

Lire :

« M. le président. Le rapport sera imprimé distribué et renvoyé pour avis à la commission des finances ».

2^o au compte rendu in extenso de la séance du jeudi 21 juin (*Journal officiel* du 22 juin).

Page 594, 1^{re} colonne, 9^e ligne en remontant,

Au lieu de :

« ... sont confiés au ministre des travaux publics »,

Lire :

« ... sont confiés au ministère des travaux publics ».