

## SÉNAT

Session ordinaire de 1920.

COMPTE RENDU IN EXTENSO — 48<sup>e</sup> SÉANCE

Séance du mardi 8 juin.

## SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Excuse.
3. — Demande de congé.
4. — Vérification de pouvoirs :  
Validation des opérations électorales de l'île de la Réunion.
5. — Dépôt, par M. Paul Strauss, d'un rapport supplémentaire sur la proposition de loi de M. Jules Méline concernant les petites exploitations rurales (amendement n° 1 à la proposition de loi de MM. Ribot, Jules Méline, Léon Bourgeois et Paul Strauss, relative aux avances des sociétés de crédit immobilier pour l'acquisition de la petite propriété). — N° 225.  
Renvoi, pour avis, à la commission des finances.  
Dépôt, par M. Guillaume Poulle, d'un rapport supplémentaire, au nom de la 5<sup>e</sup> commission d'intérêt local (année 1910), sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à rattacher à la commune de Chauvigny (canton de ce nom, arrondissement de Montmorillon, département de la Vienne), une partie de territoire de la commune de Jardres (canton de Saint-Julien-l'Ars, arrondissement de Poitiers, même département). — Fasc. 7, n° 7.
6. — Demande d'interpellation de M. Larere à M. le ministre du ravitaillement sur les mesures qu'il compte prendre pour ravitailler le département des Côtes-du-Nord :  
Sur la date de l'interpellation : MM. Larere et André Lefèvre, ministre de la guerre. — Fixation de la date de la discussion ajournée à la fin de la séance.
7. — Question : MM. Louis Quesnel et André Lefèvre, ministre de la guerre.  
Demande, par M. Dominique Delahaye, de transformation de la question en interpellation. — Adoption.  
Fixation au mardi 22 juin de la discussion de l'interpellation.
8. — Fixation au mardi 29 juin de la discussion de l'interpellation de M. André Lebert sur les mesures que compte prendre le Gouvernement pour réorganiser la gendarmerie.
9. — 1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, investissant de la personnalité civile les écoles de maîtres mineurs d'Alais et de Douai :  
Déclaration de l'urgence.  
Adoption de l'article unique du projet de loi.
10. — 1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant autorisation d'engagement d'une dépense de 200 millions de francs applicable au développement de la flotte de pêche et à l'organisation de la pêche maritime :  
Communication de décrets désignant des commissaires du Gouvernement.  
Avis de la commission de la marine, par M. Fenoux. — N° 226.  
Déclaration de l'urgence.  
Art. 1<sup>er</sup>. — Adoption.  
Art. 2 :  
Amendement de M. Flaissières : MM. Flaissières, Gaston Doumergue, président de la commission de la marine; Rouland, rapporteur, et Paul Bignon, sous-secrétaire d'Etat

chargé des ports, de la marine marchande et des pêches. — Rejet.

Adoption de l'article 2.

Art. 3. — Adoption.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

11. — 1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports :

Communication de décrets désignant des commissaires du Gouvernement.

Déclaration de l'urgence.

Discussion générale : MM. Brindeau, rapporteur; Roustan, Claveille, président de la commission; Babin-Chevaye, Flaissières, Paul Bignon, sous-secrétaire d'Etat aux travaux publics, chargé des ports, de la marine marchande et des pêches; Farjon et Chargeraud, conseiller d'Etat, commissaire du Gouvernement.

Discussion des articles :

Art. 1<sup>er</sup> : MM. François-Saint-Maur et Claveille, président de la commission. — Adoption.

Art. 2 et 3. — Adoption.

Art. 4 : MM. Babin-Chevaye et Paul Bignon, sous-secrétaire d'Etat. — Adoption.

Art. 5, 6 et 7. — Adoption.

Art. 8 : MM. François-Saint-Maur et Claveille, président de la commission. — Adoption.

Art. 9 et 10. — Adoption.

Art. 11 : MM. Babin-Chevaye et Brindeau, rapporteur. — Adoption.

Art. 12 à 23. — Adoption.

Art. 24 : M. Buhan et Paul Bignon, sous-secrétaire d'Etat. — Adoption.

Art. 25. — Adoption.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

12. — 1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet de rendre applicable dans les colonies de la Réunion, de la Martinique et de la Guadeloupe la loi du 14 novembre 1918, tendant à assurer plus complètement la répression des crimes et délits contre la sûreté extérieure de l'Etat :

Déclaration de l'urgence.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

13. — Discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, adopté avec modifications par le Sénat, adopté avec de nouvelles modifications par la Chambre des députés, tendant à instituer une médaille commémorative française de la grande guerre :

Communication d'un décret désignant un commissaire du Gouvernement.

Urgence précédemment déclarée.

Adoption des cinq articles et de l'ensemble du projet de loi.

14. — Ajournement à la prochaine séance de la fixation de la date de l'interpellation de M. Larere relative au ravitaillement du département des Côtes-du-Nord.

15. — Lettre de M. le président de la Chambre des députés, portant transmission d'une proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 34, paragraphe 7, de la loi du 9 mars 1918 sur les loyers. — Renvoi à la commission, nommée le 23 mai 1916, relative aux baux à loyer. — N° 228.

16. — Dépôt d'une proposition de loi de M. Jean Codet, ayant pour objet la participation obligatoire des ouvriers et employés des deux sexes aux bénéfices de l'entreprise dans le commerce et dans l'industrie et la création de conseils du travail. — Renvoi à la commission d'initiative. — N° 227.

17. — Fixation à la réunion des bureaux qui précédera la première séance de la semaine prochaine de la nomination de onze membres de la commission relative aux réformes que comporte la situation de l'Algérie.

18. — Règlement de l'ordre du jour.

19. — Congé.

Fixation de la prochaine séance au jeudi 10 juin.

PRÉSIDENTICE DE M. LÉON BOURGEOIS

La séance est ouverte à quinze heures.

## 1. — PROCÈS-VERBAL

M. Lemarié, l'un des secrétaires, donne lecture du procès-verbal de la séance du mercredi 2 juin.

Le procès-verbal est adopté.

## 2. — EXCUSE

M. le président. M. Gallini s'excuse de ne pouvoir assister à la séance ni à celles qui vont suivre.

## 3. — DEMANDE DE CONGÉ

M. le président. M. Poirson demande un congé de quinze jours pour raison de santé. La demande est renvoyée à la commission des congés.

## 4. — VÉRIFICATION DE POUVOIRS

ILE DE LA RÉUNION

(M. Cadilhon, rapporteur.)

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

M. Cadilhon. Au nom du 9<sup>e</sup> bureau de janvier 1920, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat le rapport sur l'élection sénatoriale du département de l'île de la Réunion.

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

M. Cadilhon, rapporteur. Messieurs, les élections sénatoriales du 18 janvier 1920, dans l'île de la Réunion, ont donné les résultats suivants :

1<sup>er</sup> tour.

Electeurs inscrits, 217.  
Nombre de votants, 214.  
Bulletins blancs ou nuls, 1, à déduire.  
Suffrages exprimés, 213.  
Majorité absolue, 107.

Ont obtenu :

MM. le docteur Auber..... 112 voix.  
le docteur Martin..... 101 —

Messieurs, le résultat du scrutin du 18 janvier 1920, à la Réunion, suivant lequel M. le docteur Auber a été proclamé sénateur comme ayant réuni 112 voix contre 101 à M. le docteur Martin, sur 214 votants et 213 suffrages exprimés, est contesté par une protestation que votre 9<sup>e</sup> bureau a eu à examiner.

Cette protestation est fondée sur les motifs suivants :

1<sup>o</sup> Irrégularité dans la désignation de certains délégués sénatoriaux ;  
2<sup>o</sup> Désignation, pour la présidence du collège électoral, d'un magistrat non qualifié ;  
3<sup>o</sup> Actes divers de pression sur certains électeurs sénatoriaux et incidents de scrutin en faveur du docteur Auber.

## I. — Irrégularité dans la désignation de certains délégués sénatoriaux.

Il ressort du dossier que, le gouverneur de la Réunion, interprétant de façon inusitée les lois du 2 août 1875 et 9 décembre 1884, fit procéder à une nouvelle élection de délégués sénatoriaux, sans tenir compte de l'existence des suppléants.

Cette procédure fut appliquée aux com-

munes de Saint-Denis et des Avirons où deux vacances s'étaient produites par suite d'un décès dans l'une et d'une démission dans l'autre. Elle ne put être étendue à la commune de Sainte-Marie, à l'effet de remplacer un délégué sénatorial devenu électeur de droit au titre de conseiller général, celui-ci ayant fait valoir et admettre que son premier mandat devait être automatiquement dévolu à un suppléant.

Les arrêtés du gouverneur prescrivant de nouvelles désignations de délégués dans les communes de Saint-Denis et des Avirons furent donc ainsi et tout particulièrement infirmés par la pratique. Mais, en revanche, ils trouvent leur confirmation dans la décision qu'a été appelé à prendre le conseil privé de l'île dans sa séance du 17 janvier 1920, et selon laquelle est déclaré légal, par 3 voix contre 2, l'arrêté convoquant le conseil municipal de la commune de Saint-Denis pour l'élection d'un nouveau délégué sénatorial.

Quoi qu'il en soit, on ne saurait inférer, de l'intervention des deux nouveaux délégués, que le docteur Auber a été favorisé de deux voix qui, du fait des suppléants, fussent allées au docteur Martin.

Rien, dans le dossier, ne permet de soutenir cette hypothèse. Mais en l'admettant même, la majorité n'eût pas été déplacée au profit du docteur Martin qui aurait obtenu 103 voix, au lieu de 101, alors que le docteur Auber aurait vu tomber son contingent de 112 à 110, ce qui le laissait néanmoins élu par 7 voix de majorité sur le docteur Martin et avec 3 voix de plus que la majorité absolue.

Ce grief ne peut donc pas être retenu.

#### II. — Désignation pour la présidence du collège électoral d'un magistrat non qualifié.

Peu de temps avant le scrutin, M. Gnagnadicom qui, précédemment, était passé de la présidence du tribunal civil à la cour d'appel comme conseiller par intérim, fut replacé dans ses anciennes fonctions; et c'est à ce titre qu'il présida le collège électoral, au scrutin du 18 janvier 1920.

Les protestataires virent là un fait anormal auquel ils attribuent le sens d'une manœuvre au profit du docteur Auber, en raison de la sympathie qui le liait à M. Gnagnadicom.

Pour apprécier cette imputation, il faut considérer que M. Gnagnadicom n'avait pas été remplacé à la présidence du tribunal et qu'il a pu d'autant mieux y être rappelé, que son intérim comme conseiller à la cour pouvait prendre fin, par simple coïncidence, antérieurement au scrutin.

Il n'y a pas à s'arrêter à cet argument des protestataires.

#### III. — Actes divers de pression sur certains électeurs sénatoriaux et incidents de scrutin en faveur du docteur Auber.

Le gouvernement de la Réunion est incriminé par les protestataires d'avoir mis à la disposition du docteur Auber du matériel de literie provenant du lycée de Saint-Denis, afin de lui permettre de donner l'hospitalité, dans le local du journal le *Peuple*, organe soutenant sa candidature, à un certain nombre de délégués, une cinquantaine, disent-ils, venant des parties éloignées de l'île.

Ils affirment qu'ainsi le docteur Auber ou ses partisans auraient été mis en mesure de se livrer, auprès de ces délégués à une propagande d'autant plus efficace qu'elle aurait été facilitée par les agréments d'un hébergement confortable et, peut-être, coipeux.

On ne peut qu'être surpris que le gouvernement de l'île qui, en l'occurrence, était

sollicité de procurer le logement à des délégués qui n'avaient pas la possibilité d'en trouver dans les hôtels de la ville, ne se soit pas préoccupé de leur donner satisfaction sur un terrain neutre; que, par exemple, il n'ait utilisé, au lycée même, la literie dont il a cru pouvoir, au contraire, tolérer le transport et l'installation dans un local familial à l'un des candidats.

Evidemment, les adversaires du docteur Auber ont pu voir là un avantage non déguisé en sa faveur.

Dependant il y a lieu de s'étonner aussi que les protestataires, trouvant dans ce fait un grief puissant, ne lui aient pas donné la consistance voulue en l'appuyant de précisions, notamment par les noms des délégués hébergés et par des témoignages indiquant et certifiant les manœuvres tentées pour les influencer dans leur décision et venant corroborer, en un mot, leurs propres affirmations.

Cette remarque porte naturellement à être réservé dans l'application du grief en lui-même, et il est difficile, dans ces conditions, de le retenir comme une cause d'invalidation de l'élection du docteur Auber.

On ne peut pas davantage retenir l'allégation des protestataires d'après laquelle les électeurs ne jouirent pas de toute leur indépendance au cours du scrutin.

C'est ainsi que beaucoup d'électeurs n'auraient pas utilisé l'isoloir et que, ce faisant à l'instigation des partisans du docteur Auber, ils n'auraient pu, en raison de la surveillance exercée par ces derniers, mettre un bulletin de leur choix dans l'enveloppe.

Sans doute l'observation en fut faite au président du collège électoral, et on peut regretter qu'au lieu de se borner à proclamer son impuissance à obliger les électeurs à faire usage de l'isoloir, il n'y ait pas nettement invité ceux-ci, dans le but de se conformer à la loi.

Cet incident fut également pour but de faire ressortir que « des électeurs furent conduits jusqu'à l'urne ».

Mais de même qu'on ne peut pas retenir cette imputation puisqu'elle a été annulée avec l'approbation d'un des signataires de ladite protestation, on ne peut pas, non plus, s'arrêter à la question du défaut d'utilisation de l'isoloir, car la pratique a toujours montré qu'elle est facultative et que, notamment en matière d'élection sénatoriale, peu d'électeurs cherchent à se soustraire aux regards pour mettre leur bulletin dans l'enveloppe.

Les actes de pression sur certains électeurs, invoqués par les protestataires sont donc loin d'être matériellement établis.

#### IV. — Conclusion.

De l'ensemble des faits qui viennent d'être analysés et des explications qui ont été oralement fournies par le docteur Auber et au cours desquelles il a fait apparaître sa correction personnelle pendant la période et les opérations électorales, il résulte qu'il n'y a pas lieu d'admettre la protestation élevée contre le résultat proclamé du scrutin du 18 janvier 1920, à l'île de la Réunion.

Votre 9<sup>e</sup> bureau de janvier vous propose, en conséquence, de valider l'élection de M. le docteur Auber qui a réuni un nombre de voix au moins égal à la majorité absolue des suffrages exprimés et supérieur au quart des électeurs inscrits.

M. le président. Je mets aux voix les conclusions du 9<sup>e</sup> bureau.

(Ces conclusions sont adoptées. — M. Auber est admis comme sénateur de l'île de la Réunion.)

#### 5. — DÉPÔT DE RAPPORTS

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

M. Paul Strauss. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport supplémentaire fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi de M. Jules Méline concernant les petites exploitations rurales (amendement n° 1 à la proposition de loi de MM. Ribot, Jules Méline, Léon Bourgeois et Paul Strauss relative aux avances des sociétés de crédit immobilier pour l'acquisition de la petite propriété).

De même que le rapport initial avait été renvoyé pour avis à la commission des finances, sur sa demande, en 1916, ce rapport supplémentaire doit lui être également renvoyé, et je sollicite de la commission des finances, dont je connais la bonne volonté, le dépôt d'un prochain avis.

M. le président. Le rapport sera imprimé, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé pour avis à la commission des finances. (*Adhésion.*)

La parole est à M. Poulle.

M. Guillaume Poulle. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport supplémentaire fait au nom de la cinquième commission d'intérêt local (année 1900), chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à rattacher à la commune de Chauvigny (canton de ce nom, arrondissement de Montmorillon, département de la Vienne) une partie de territoire de la commune de Jardres (canton de Saint-Julien-l'Ars, arrondissement de Poitiers, même département).

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

#### 6. — DEMANDE D'INTERPELLATION

M. le président. J'ai reçu de M. Larere une demande d'interpellation à M. le ministre du ravitaillement, sur les mesures qu'il compte prendre pour ravitailler le département des Côtes-du-Nord.

M. Larere. Je demande la parole pour la fixation de la date.

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

M. Larere. J'ai eu l'honneur de déposer une demande d'interpellation à M. le ministre du ravitaillement pour une question qui est particulièrement urgente: il s'agit du ravitaillement en farine du département des Côtes-du-Nord.

Quelque invraisemblable que cela puisse paraître, il y a, à l'heure où je parle, un département français qui manque de pain. Ce département est cependant particulièrement producteur de blé. On récolte chez nous beaucoup plus de blé qu'il n'en faut pour nourrir notre population. Nous en avons donné très largement à tous les départements qui en manquaient, et l'on nous a pris celui que nous n'avons pas donné. Nous n'avons jamais protesté, nous avons l'assurance que si, quelque jour, la disette devait surgir pour nous, on viendrait à notre secours. Aujourd'hui, la disette est venue, personne ne s'occupe de nous, et, dans le département des Côtes-du-Nord, on a faim.

Je disais que la question était très urgente et je m'excuse d'avoir déposé tardivement ma demande d'interpellation; mais je n'ai connu la situation du département qu'hier soir, par les articles des journaux et à la suite de protestations qui me sont parvenues en grand nombre par le courrier, et aussi par le courrier de ce matin.

Je demande donc au Sénat de vouloir bien fixer à sa prochaine séance la discussion de mon interpellation qui ne peut être très longue. C'est une question qui, tout en ne nécessitant pas de longs développements, est extrêmement urgente. Il faut que ce département soit alimenté. Le bureau permanent fait parfois des réponses qui sont loin d'être satisfaisantes et qui même ne sont pas admissibles.

Je tiens à dire à M. le ministre du ravitaillement que ce n'est plus l'heure de dormir dans ses bureaux de Paris ni, surtout, de province. Il est temps de les réveiller.

C'est pourquoi je demande au Sénat de vouloir bien fixer d'urgence la discussion de mon interpellation à sa prochaine séance. (*Très bien! à droite.*)

**M. le président.** Quel jour le Gouvernement propose-t-il pour la discussion de cette interpellation?

**M. André Lefèvre, ministre de la guerre.** M. Thoumyre, sous-secrétaire d'Etat du ravitaillement, est, comme on le sait, gravement malade. Le ministre du commerce, M. Isaac, n'est pas ici. Aucune des personnalités du Gouvernement ici présentes n'est exactement au courant de la question. J'aurais bien voulu que l'honorable M. Larère se mit en relations avec M. le ministre du commerce.

**M. Larère.** J'ai fait l'impossible pour me mettre en relations avec le sous-secrétaire d'Etat du ravitaillement.

**M. le ministre.** Il est alité.

**M. Larère.** Il devrait y avoir quelqu'un dans son cabinet pour le remplacer.

Je demande au Gouvernement d'accepter la date de jeudi.

Je me mettrai à la disposition de M. Isaac et j'espère être plus heureux au ministère du commerce qu'à celui du ravitaillement.

**M. le ministre.** Il serait facile, par téléphone, de se mettre d'accord.

Je demande au Sénat de bien vouloir fixer la date de l'interpellation à la fin de sa séance.

Je demande, en outre, à l'honorable M. Larère de bien vouloir se mettre en rapport avec le ministre du commerce : s'il le préfère, je le ferai moi-même.

**M. Larère.** J'aurais préféré me mettre en rapport avec le ministre du ravitaillement, ou tout au moins, puisque le ministre est malade, trouver au ministère quelqu'un qui pût me répondre.

**M. le ministre.** Ce quelqu'un n'aurait toujours pas pu vous répondre à la tribune.

**M. le président.** M. le ministre de la guerre demande que la date de l'interpellation ne soit fixée qu'à la fin de la séance.

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

Il en est ainsi décidé.

## 7. — QUESTION

**M. le président.** La parole est à M. Quesnel pour poser une question à M. le ministre de la guerre qui l'accepte.

**M. Louis Quesnel.** Messieurs, la question qui m'amène à la tribune évoque un drame sanglant et douloureux pour tous les cœurs de Français. Je m'efforcerai de présenter, dans toute leur simplicité, les faits qui, par eux-mêmes, parleront plus que tous les commentaires.

Il s'agit, messieurs, du cas très spécial d'un prisonnier de guerre allemand qui, en Seine-Inférieure, assassina les deux cultivateurs chez lesquels il était employé. L'assassinat fut commis le 5 mars 1918. Le prison-

nier de guerre Otto Hopp était, depuis plusieurs mois, employé chez M. et M<sup>me</sup> Adrien Demarest, cultivateurs, qui, eux-mêmes, autant que leur famille, jouissaient dans la région de l'estime unanime et des sympathies de tous ceux qui les approchaient.

Parti à la mobilisation comme sergent d'infanterie, M. Adrien Demarest était revenu chez lui grand blessé de guerre et titulaire de plusieurs citations.

Quant à M<sup>me</sup> Demarest, un de ses frères, médecin-major, décoré de la Croix de guerre avec plusieurs citations, est mort pour la France; un autre frère est resté deux années prisonnier en Allemagne.

Les époux Demarest avaient deux enfants. Affolés de la mort de leurs parents, l'un est mort peu après; l'autre est aujourd'hui dans un état de santé des plus précaires.

Otto Hopp fut condamné à mort par le conseil de guerre de la 3<sup>e</sup> région, le 28 juin 1918.

Depuis, les élus de la Seine-Inférieure, étroitement unis dans le sentiment d'un devoir patriotique à remplir, se sont préoccupés de savoir si l'arrêt de justice avait été exécuté.

Personnellement, l'honorable M. André Lefèvre n'est pas en cause.

Ses prédécesseurs qui, comme lui, étaient animés de très bonnes intentions, nous ont dit que, tant que le traité de paix ne serait pas signé, l'Allemagne pourrait invoquer les accords de Berne.

Aujourd'hui, la paix est signée, et dans notre département, l'émotion grandit quand on voit des prisonniers de droit commun allemands rendus à l'Allemagne et des Boches assassins jouissant de l'impunité. (*Mouvements divers.*)

**M. Dominique Delahaye.** C'est horrible!

**M. Jean Guillaud.** C'est honteux!

**M. Louis Quesnel.** Nous sommes aujourd'hui le 8 juin 1920. Reportez-vous à la date initiale de ce drame, au 5 mars 1918, et posez-vous cette question : si un crime analogue avait été commis par un de nos nationaux en Allemagne, serait-il actuellement en vie?

*Plusieurs sénateurs.* Il serait exécuté depuis longtemps!

**M. Louis Quesnel.** J'en ai fini avec l'exposé des faits. Qu'il me suffise, pour la loyauté des débats, d'ajouter qu'au mois de février 1920 deux recours en grâce avaient été rejetés par M. le Président Raymond Poincaré.

Depuis la date du jugement, l'attention était portée sur Otto Hopp; sans doute est-ce un personnage fort important en Allemagne, car il nous était bien difficile d'obtenir des précisions sur la situation dans laquelle il se trouvait! Nous savions qu'il n'avait pas été exécuté; mais se trouvait-il en cellule, avait-il été rendu à l'Allemagne? — nous nous posions ces questions dans le courant de l'été 1919.

On découvrit, à cette époque, avec stupeur, que, dans le camp de prisonniers de guerre allemands de Croisset, aux portes de Rouen, camp qui comportait un effectif fort important de prisonniers, travaillant au port de Rouen, se trouvait Otto Hopp. Il n'était pas en cellule, il ne travaillait pas, mais se promenait librement des journées entières, encouragé ainsi dans son crime. (*Exclamations!*)

**M. Dominique Delahaye.** C'est insensé.

**M. le comte d'Elva.** Qui est responsable?

**M. Louis Quesnel.** Mes chers collègues, j'ai dit, au début de mes observations, que mon intention était de m'en tenir à un ex-

posé bref, net, mais sincère, des faits. Je ne me départirai pas de cette attitude.

A cette époque, nous sommes intervenus, mon collègue M. André Lavoigne et moi, auprès du prédécesseur du ministre actuel, M. Ignace, alors sous-secrétaire d'Etat à la justice militaire. Celui-ci nous déclara qu'il allait envoyer immédiatement un officier supérieur enquêter à Rouen. Sans doute, Otto Hopp avait des protecteurs bien informés, car, quand l'officier supérieur arriva dans cette ville, le misérable était en cellule. Je ne veux pas être indiscret, mais je puis dire qu'il n'y est pas resté longtemps. Il y avait là, messieurs, vous l'avouerez, une situation de nature à troubler toutes les consciences, en Seine-Inférieure. (*Adhésion.*)

Nous nous sommes adressés au ministre de la guerre, au lendemain de l'arrivée de M. Lefèvre à la rue Saint-Dominique, mon collègue M. Lavoigne et moi, et nous avons demandé que l'officier français qui commandait le camp des P. G. à Croisset fût interrogé par le ministre en dehors de toute tutelle hiérarchique, car, vous vous en doutez, si, à la 3<sup>e</sup> région, des faits pareils se passent, ce n'est pas la faute du ministre, c'est qu'il y a des sous-ordres qui ne font pas leur devoir de Français.

Cet officier n'a pas été interrogé par le ministre.

En résumé, ce que nous demandons, mes collègues de la Seine-Inférieure et moi, c'est que la justice française ne soit pas un vain mot; c'est que les Allemands ne la considèrent pas comme une parodie. Il est, sans doute, bon, devant des conseils de guerre comme ceux de la première et de la deuxième région, d'instituer des procès, mais il ne faudrait pas que ce fussent uniquement des procès par contumace. (*Très bien! très bien!*)

Quand vous avez sous la main des misérables qui ont assassiné des Français, il faut les juger et, s'ils sont condamnés, les exécuter.

Je suis sûr, que vous tous, mes chers collègues du Parlement français, vous vous rangerez derrière moi pour demander à un Gouvernement qui a notre confiance — car je ne voudrais pas rabaisser cette question à une querelle politique — de faire que la justice demeure libre. (*Vifs applaudissements.*) Si des influences étrangères s'exercent sur elle, nous demandons à les connaître. Nous n'avons pas le droit de laisser la justice française entravée par les intrigues allemandes. (*Très bien! très bien! et nouveaux applaudissements.*)

Avant de descendre de cette tribune, je dois vous dire, messieurs, combien nous avons été peinés de voir les lenteurs apportées dans cette affaire par un ministère qui n'est pas le ministère de la guerre.

Je ne crois pas qu'il y ait faute de sa part; mais comment ne pas être révolté en pensant que c'est seulement à la date du 28 avril dernier que le ministère des affaires étrangères a renvoyé à la rue Saint-Dominique un dossier qui traînait depuis des mois dans les bureaux du quai d'Orsay? (*Très bien! très bien!*)

Et quelle excuse invoque-t-on? A l'une des nombreuses lettres que mes collègues de la Seine-Inférieure et moi nous avions adressées au ministre des affaires étrangères, il nous fut répondu :

« Le Gouvernement allemand estime qu'il serait inhumain d'exécuter Hopp qui se trouve depuis deux ans dans la pénible situation... » (*Exclamations sur un grand nombre de bancs.*)

**M. Ribière.** Si le fait s'était passé en Allemagne, le coupable serait déjà exécuté!

**M. Dominique Delahaye.** Les canailles!

**M. le comte d'Elva.** Les Boches l'auraient fusillé séance tenante.

**M. Louis Quesnel.** « ... de se demander tous les jours si son dernier jour est arrivé. »

Ses victimes, ce ménage qui venait de se reconstituer, après deux ans de guerre, ce mari grand blessé, fils de France, n'ont-ils pas droit à toute notre sollicitude? Ce n'est pas une question de sentiment, monsieur le ministre, c'est une question de justice qui se pose. Je demande justice! (*Très bien! très bien! et vifs applaudissements. — L'orateur, en regagnant sa place, reçoit les félicitations de ses collègues.*)

**M. André Lefèvre, ministre de la guerre.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la guerre.

**M. le ministre.** Messieurs, il y a, dans la question que l'honorable M. Quesnel vient de poser, deux parties. Il y a d'abord un passé sur lequel je n'ai pas à m'expliquer; ensuite, une situation de fait en présence de laquelle je me trouve.

La situation de fait, c'est qu'il y a un homme auprès duquel je ne crois pas que veuille une influence quelconque. En tout cas, s'il y en a une, je ne l'ai pas vue, je ne l'ai pas sentie, et je puis attester devant le Sénat qu'aucune démarche de quelque nature qu'elle soit n'a été faite en sa faveur auprès de moi. Elle s'est présentée à moi sous la forme la plus tenace d'un crime vulgaire auquel je n'ai pas porté une attention particulière. Je n'ai eu simplement que la communication des pièces de service qui établissent que cet homme a été condamné à mort, il y a deux ans. Véritablement, comme homme, j'estime que, lorsqu'une condamnation à mort a été prononcée depuis deux ans, c'est trop attendre pour l'exécuter! (*Protestations sur un grand nombre de bancs.*)

**M. Dominique Delahaye.** Ah non! par exemple! une faute ne doit pas être suivie d'un redoublement de faute! Il faut une sanction.

**M. le ministre.** Je vous donne très exactement ma pensée; je ne peux pas exprimer la vôtre. Il est très possible que, si j'avais eu à examiner cette affaire dans le mois, les deux mois ou les trois mois qui ont suivi la condamnation, j'aurais pensé comme vous, c'est même très probable: car vous me rendez cette justice que je ne passe pas pour avoir pour l'ennemi une tendresse particulière. (*Très bien! très bien!*)

**M. Dominique Delahaye.** Assassinez et gagnez du temps, tout finira bien: voilà votre formule!

**M. le ministre.** Monsieur Delahaye, ce n'est pas ma formule.

**M. Dominique Delahaye.** Cela se réduit à cette maxime.

**M. le ministre.** Je vous dis simplement que je me suis trouvé en présence d'une situation de fait: il y a un homme condamné à mort depuis deux ans et qui n'a pas encore été exécuté.

*Voix nombreuses.* Pourquoi? pourquoi?

**M. le comte d'Elva.** Il doit l'être.

**M. Magny.** Pourquoi ne l'a-t-il pas été? C'est ce qu'il serait intéressant de connaître.

**M. le ministre.** J'avoue que je n'en sais pas davantage... (*Exclamations.*) Mais, dans toute la sincérité de ma conscience, j'estime que la condamnation a trop attendu pour que je puisse en recommander l'exécution. (*Mouvements divers.*)

**M. Dominique Delahaye.** Je demande la transformation de la question en interpellation.

**M. Louis Quesnel.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Quesnel.

**M. Louis Quesnel.** Mes chers collègues, je tiens à répéter que M. le ministre n'est pas personnellement en cause.

**M. Dominique Delahaye.** Si, à cause de sa réponse.

**M. Louis Quesnel.** Lorsque vous êtes à la tribune, mon cher collègue, vous dirigez votre discussion comme vous l'entendez; je vous prie de m'accorder le même droit. (*Très bien!*)

M. le ministre de la guerre nous a dit qu'il n'avait pas eu le temps d'étudier le dossier et qu'il ne connaissait pas suffisamment la question. Or, j'ai indiqué tout à l'heure que le chef de l'Etat, par deux fois, a refusé de signer la grâce. Ce n'est pas sans avoir étudié le dossier qu'il a pris cette décision. Cet argument, condamne tous les autres.

Maintenant, mon cher ministre, connaissant vos sentiments d'ardent patriotisme, cette haine du Boche que vous avez au cœur et que vous nous avez prouvée pendant et depuis la guerre, permettez-moi de vous dire que je ne vous ai cité qu'un exemple. Mais à la prison Bonne-Nouvelle, à Rouen, le nommé Otto Hopp n'est, paraît-il, pas le seul condamné à mort non exécuté. La troisième région vous en a-t-elle informé? Et dans d'autres régions, n'y a-t-il pas d'autres individus dans le même cas? Un certain nombre de ceux qui siègent dans cette Assemblée ont supporté, pendant cette guerre, les plus grands sacrifices dans ce qu'ils ont de plus cher. Soldats de la grande guerre, vous serez avec moi pour dire que nous serions profondément attristés si, comme on nous l'avait laissé entendre, une décision de justice pouvait ne pas porter son effet. Quant à moi, je tiens à dégager ma responsabilité; j'ai conscience d'avoir fait ici mon devoir, tout mon devoir de Français et d'ancien mobilisé. (*Très bien! très bien! et vifs applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

**M. Dominique Delahaye.** Je propose de transformer en interpellation la question posée à M. le ministre de la guerre et vais déposer une demande entre les mains de M. le président.

**M. le président.** M. Delahaye propose de transformer en interpellation la question posée par M. Quesnel.

Je consulte le Sénat sur la proposition de M. Delahaye.

(Le Sénat décide la transformation de la question en interpellation.)

**M. le président.** Je suis saisi, en effet, de la demande d'interpellation sur la non-exécution d'un arrêt de justice rendu contre un prisonnier de guerre allemand condamné à mort pour assassinat de cultivateurs français.

Quel jour le Gouvernement propose-t-il pour la discussion de cette interpellation?

**M. le ministre.** A quinzaine, monsieur le président.

**M. le président.** Le Gouvernement propose de fixer à quinzaine, c'est-à-dire au mardi 22 juin, la discussion de l'interpellation.

*Voix diverses.* Tout de suite! — A quinzaine!

**M. Louis Quesnel.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Quesnel sur la date.

**M. Louis Quesnel.** Messieurs, je crois avoir quelque qualité pour donner un avis. Si vous voulez discuter une interpellation, il faut qu'elle puisse être utile. (*Nombreuses marques d'approbation.*) Il faut que M. le ministre, qui nous a déclaré ne pas avoir eu le temps d'étudier le dossier, puisse nous apporter des précisions très nettes sur les faits précis que j'ai produits à cette tribune. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Le Gouvernement propose de fixer au mardi 22 juin la discussion de l'interpellation.

Il n'y a pas d'opposition?...  
Il en est ainsi décidé.

### 8. — FIXATION DE LA DATE D'UNE INTERPELLATION

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que M. André Lebert avait déposé une demande d'interpellation sur les mesures que compte prendre le Gouvernement pour réorganiser la gendarmerie.

M. Lebert m'a fait connaître qu'il était d'accord avec M. le ministre de la guerre pour demander au Sénat de fixer au mardi 29 juin la discussion de cette interpellation.

**M. André Lebert.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Lebert.

**M. André Lebert.** Je demande au Sénat, d'accord avec le Gouvernement, de bien vouloir fixer la discussion de mon interpellation au mardi 29 juin.

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

Il en est ainsi décidé.

### 9. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI INVESTISSANT DE LA PERSONNALITÉ CIVILE DES ÉCOLES DE MAÎTRES MINEURS

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la 1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, investissant de la personnalité civile les écoles de maîtres mineurs d'Alais et de Douai.

**M. Boudenoot, 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.

(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 écoles de maîtres mineurs d'Alais et de Douai sont investies de la personnalité civile.

« Des règlements d'administration publique détermineront le taux de la scolarité ainsi que les mesures nécessaires à l'administration, à la gestion financière et à l'organisation de l'enseignement de ces écoles. »

Si personne ne demande la parole, je mets aux voix l'article unique du projet de loi. (Le projet de loi est adopté.)

**10. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF  
À L'ORGANISATION DE LA PÊCHE MARITIME**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la 1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant autorisation d'engagement d'une dépense de 200 millions de francs applicable au développement de la flotte de pêche et à l'organisation de la pêche maritime.

J'ai à donner connaissance au Sénat des décrets suivants :

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

« 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<sup>er</sup>. — M. Polaillon, inspecteur des finances, chargé par intérim de la direction de la comptabilité générale au sous-secrétariat d'Etat des ports, de la marine marchande et des pêches, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le sous-secrétaire d'Etat chargé des ports, de la marine marchande et des pêches, au Sénat, dans la discussion du projet de loi portant ouverture de crédits applicables au développement de la flotte de pêche et à l'organisation de la pêche maritime.

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

« Fait à la Montellerie, le 5 juin 1920.

« P. DESCHANEL.

• Par le Président de la République :

« Le ministre des travaux publics,  
« YVES LE TROQUER. »

« 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<sup>er</sup>. — M. Denoix, directeur du budget et du contrôle financier est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre des finances au Sénat, dans la discussion du projet de loi portant autorisation d'engagement d'une dépense de 200 millions de francs applicable au développement de la flotte de pêche et à l'organisation de la pêche maritime.

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

« Fait à la Montellerie, le 5 juin 1920.

« P. DESCHANEL.

• Par le Président de la République :

« Le ministre des finances,  
« F. FRANÇOIS-MARSAL. »

**M. le président.** La parole est à M. Fenoux pour faire connaître l'avis de la commission de la marine.

**M. Fenoux, rapporteur de la commission de la marine.** J'ai l'honneur de déposer sur

le bureau du Sénat un avis, présenté au nom de la commission de la marine, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant autorisation d'engagement d'une dépense de 200 millions de francs applicable au développement de la flotte de pêche et à l'organisation de la pêche maritime.

*Voix nombreuses.* Lisez ! lisez !

**M. le président.** Veuillez donner lecture de l'avis de la commission de la marine.

**M. le rapporteur de la commission de la marine.** Messieurs, le Sénat a renvoyé pour avis à la commission de la marine, le projet de loi portant autorisation d'engagement d'une dépense de 200 millions de francs applicable au développement de la flotte de pêche et à l'organisation de la pêche maritime.

Ce projet a été adopté par la Chambre des députés, le 17 octobre 1919.

Trois objectifs ont été envisagés dans le projet de loi :

1<sup>o</sup> Construction de bateaux de pêche destinés à remplacer les navires perdus pendant la guerre, soit du fait de l'ennemi, soit par fortune de mer ;

2<sup>o</sup> Construction et amélioration des ports de pêche déjà existants, de façon à permettre le débarquement rapide du poisson et la possibilité de l'acheminer rapidement vers l'intérieur ;

3<sup>o</sup> Construction d'un outillage frigorifique fixe et mobile, ainsi que d'un outillage scientifique permettant d'améliorer les conditions actuelles du commerce du poisson.

La question a été examinée longuement, avant le dépôt du projet de loi, par la section permanente du conseil supérieur des pêches maritimes qui avait abouti aux conclusions suivantes :

1<sup>o</sup> Exclusion de toute idée d'exploitation par l'Etat des navires construits ou acquis par lui en vue de leur emploi à l'industrie de la pêche ;

2<sup>o</sup> Utilité de préciser ce point dans le projet de loi ;

3<sup>o</sup> Nécessité de prévoir, au contraire, la possibilité de contrats de gérance pour les immeubles, établissements, installations et outillages fixe et mobile prévus dans le projet de loi ;

4<sup>o</sup> Nécessité de considérer comme intiment liée l'exécution de tous les travaux prévus (flotte de pêche, travaux de ports, établissements frigorifiques, installations et outillages fixe et mobile) ;

5<sup>o</sup> Urgence de l'exécution de tous ces travaux.

Le projet de loi a tenu compte de ces conclusions.

En effet, l'article 2 stipule que les navires construits ou achetés par l'Etat en exécution de la présente loi seront cédés à des établissements publics ou associations reconnus d'utilité publique, soit à des syndicats ou unions de syndicats professionnels, soit à des sociétés à forme anonyme ou à forme coopérative, soit à des particuliers.

Les immeubles, installations ou outillages de toute nature, construits ou achetés dans les mêmes conditions pourront également faire l'objet de cession ou être confiés, pour leur exploitation, aux institutions ou personnes indiquées plus haut.

Un cahier des charges sera établi après avis du conseil d'Etat et précisera les conditions de ces cessions ou gérances.

De nombreuses demandes de pêcheurs et d'armateurs ont déjà été adressées au sous-secrétaire d'Etat chargé des ports, de la marine marchande et des pêches. Il n'est donc pas besoin d'insister sur l'urgence qu'il y a à voter ce projet de loi.

Les travaux d'aménagement des ports ont été déjà commencés : en effet, dès le 31 décembre 1918, le Parlement avait déjà voté 55 millions de crédits provisoires, et à Boulogne, Lorient, la Rochelle et Port-de-Bouc, des améliorations ont été apportées : de même des établissements frigorifiques sont en cours de construction à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Lorient.

Signalons en passant qu'en dehors des ports métropolitains, il y aura lieu de ne pas négliger nos ports de pêche d'Algérie et de Tunisie qui sont si actifs.

Il n'appartient pas à votre commission de la marine d'examiner la question au point de vue financier, mais elle donne un avis très favorable à l'adoption du projet qui, si le programme prévu est exécuté rapidement et avec méthode, apportera un soulagement au fardeau de la vie chère et donnera des encouragements à nos pêcheurs si intéressants qui ont donné, sur leurs chalutiers, pendant la guerre, tant de preuve de dévouement dans la lutte contre les sous-marins.

Cependant, tous ces efforts seraient vains si le Gouvernement n'apportait pas un remède à la crise des transports. A quoi servirait d'amener du poisson dans nos ports de pêche s'il ne pouvait être rapidement réparti dans tout l'intérieur ?

Dans ces conditions, la commission de la marine du Sénat émet un avis favorable à l'adoption du projet de loi en question.

**M. Rouland, rapporteur.** D'accord avec le Gouvernement, je demande 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.

(L'urgence est déclarée.)

**M. le président.** 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<sup>er</sup> :

« Art. 1<sup>er</sup>. — Le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande est autorisé, au titre de la deuxième section du budget de son département (transports maritimes et marine marchande), à engager, dans les limites d'une somme totale de 200 millions de francs, les dépenses applicables au développement de la flotte de pêche et à l'organisation de la pêche maritime, y compris l'écoulement des produits de la pêche.

« Cette autorisation s'applique aux produits ci-après :

« Flottille de pêche et de transport des produits de la pêche, jusqu'à concurrence de 50 millions de francs.

« Ports de pêche, jusqu'à concurrence de 115 millions de francs.

« Usines diverses, frigorifiques et autres outillages fixes et mobiles, jusqu'à concurrence de 35 millions de francs. »

S'il n'y a pas d'observation, je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

**M. le président.** « Art. 2. — Les navires construits ou achetés en exécution de la présente loi pour servir à l'industrie de la pêche maritime seront cédés par le ministre des travaux publics, des transports maritimes et de la marine marchande, soit à des établissements publics ou associations reconnues d'utilité publique, soit à des syndicats ou unions de syndicats pro-

professionnels, soit à des sociétés à forme anonyme ou à forme coopérative, soit à des particuliers.

« Les immeubles, installations et outillages de toute nature construits ou achetés dans les mêmes conditions pourront également faire l'objet de cessions ou bien être confiés, pour leur exploitation, aux institutions ou personnalités définies au paragraphe précédent.

« Un cahier des charges, établi après avis du conseil d'Etat, précisera les conditions dans lesquelles devront être cédés les navires ou concédés les exploitations des immeubles et de l'outillage.

« Il indiquera, notamment, le mode d'exercice du contrôle de l'Etat ainsi que la base des redevances ou des participations aux bénéfices qui pourront être stipulées au nom de l'Etat.

« Le montant de toutes recettes provenant de l'application de la présente loi sera versé aux produits divers du budget.

« Les conventions passées entre les intéressés et le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande seront consacrées par décrets. Ces décrets seront contresignés par le ministre des finances et le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande. »

Il a été déposé sur cet article un amendement de M. Flaissières qui propose d'ajouter après le mot « soit » dans la phrase : « soit à des syndicats », les mots : « par voie de priorité » et, à la suite, après le mot « professionnels », les mots : « patronaux ou ouvriers ».

La parole est à M. Flaissières.

M. Flaissières. Messieurs, encore que la discussion générale soit close, vous voudrez bien me permettre, sans doute, de féliciter à la fois le Gouvernement et la commission d'avoir demandé l'urgence pour le vote du projet de loi qui vous est soumis.

La presse tout entière, les conversations de la nation, sur quelque point qu'elles se produisent, retentissent des propos de « vie chère ». Une fois n'est pas coutume, le Gouvernement, dans cette circonstance, tient à proposer un moyen qui lui semble susceptible de diminuer la catastrophe de la « vie chère » en augmentant la quantité des ressources mises à la disposition de l'alimentation. A ce titre-là, il y a lieu que le Sénat se réjouisse et qu'il fasse cause commune avec le Gouvernement et avec la Chambre.

Si je monte à cette tribune c'est pour essayer de compléter le projet de loi qui vous est soumis par l'adjonction de quelques mots au premier alinéa de l'article 2.

Il est dit à cet article que les navires « construits ou achetés seront... cédés... soit à des établissements publics ou associations reconnues d'utilité publique, soit à des syndicats ou unions de syndicats professionnels... »

C'est ici que je vous demande de bien vouloir introduire les mots : « par priorité ». Ces navires pourraient et même devraient être cédés, par priorité, à des syndicats professionnels.

En effet, si le Gouvernement a pris l'initiative de la création d'une flottille de pêche, doit-il tenir à honneur qu'elle ne devienne pas un moyen de spéculation et d'exploitation de quelques sociétés capitalistes ou établissements anonymes, et que cet instrument merveilleux de production devienne plus encore en étant mis à la disposition des professionnels, de ceux qui augmenteront par leurs efforts de travail la quantité des denrées nécessaires à l'alimentation publique, tout en y trouvant leur avantage, mais sans prélèvement d'un bé-

néfice quelconque qui ne correspondrait pas à un effort réalisé.

M. François-Saint-Maur. Il faut rémunérer le capital.

M. Flaissières. Je vais y arriver, mon cher collègue.

Dans un projet de loi qui date de quelques mois, lorsque l'honorable M. Goy, rapporteur, demandait que les chutes d'eau fussent mises à la disposition de ceux qui en feraient la demande, il fut entendu qu'un droit de priorité serait accordé aux communes et aux départements. Le mot, donc, ne sera pas nouveau dans la législation, et je suis convaincu que, pour les motifs que je viens d'indiquer, la commission et le Sénat voudront bien accepter l'adjonction que j'ai l'honneur de proposer.

Je demande en outre qu'à la septième ligne du premier alinéa de l'article 2 vous veuillez bien ajouter les mots « patronaux ou ouvriers ». En effet, messieurs, dans la pêche, il y a des patrons et des ouvriers ; notre honorable collègue qui me faisait l'honneur tout à l'heure de m'interrompre, demandait qu'on fit la part de l'élément patronal...

M. François-Saint-Maur. Du capital en quelques mains qu'il soit.

M. Flaissières. Si vous le voulez. Ce n'est pas que je partage votre manière de voir sur ce que l'on est habitué à appeler les droits du capital, mais, pour l'instant, je considère que votre conception puisse faire figure au débat à titre documentaire. En effet, dans la pêche maritime, l'élément capital joue un rôle important. J'oserai même dire, mon cher collègue, et je sais bien que je ne puis pas froisser un esprit aussi élevé que le vôtre, que le capital sur un bateau armé en pêche se fait la part belle, excessive, et vous savez dans quelles proportions il se réserve sa part spéciale de la pêche.

De cela, aujourd'hui, il n'en sera pas autrement question, mais je demande au Sénat de bien vouloir indiquer dans le texte de la loi que ces chalutiers, ces navires de la flottille de pêche, pourront être cédés à des syndicats d'ouvriers pêcheurs, aussi bien qu'à des syndicats patronaux.

En effet, sur un bateau armé en pêche, la plupart des ouvriers pêcheurs ont une valeur, une science professionnelles absolument égales à celles du patron : par conséquent, lorsqu'un syndicat d'ouvriers pêcheurs demandera la cession d'un de ces navires, il n'y aura aucun inconvénient professionnel à accorder cette cession. Voilà pourquoi je demande au Sénat de bien vouloir adopter la légère modification que j'ai l'honneur de présenter. (*Très bien ! sur divers bancs.*)

M. Gaston Doumergue, président de la commission de la marine. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la marine.

M. le président de la commission de la marine. Messieurs, je viens de prendre connaissance à l'instant de l'amendement déposé par l'honorable M. Flaissières. Je l'ai lu vite, mais il m'a semblé vraiment qu'il demandait l'insertion dans les textes qui vous sont soumis de dispositions qui s'y trouvent déjà et qui, par conséquent, sont tout à fait inutiles.

M. Flaissières. J'attends d'être éclairé. (*Rires.*)

M. le président de la commission de la marine. Nous allons y arriver ; je ne commence qu'à allumer ma lanterne.

M. Flaissières. Puisse-t-elle être brillante !

M. le président de la commission de la marine. Vous connaissez le but du projet de loi : il ouvre un crédit de 200 millions pour construire une flottille de bateaux de pêche, pour outiller des ports de pêche suivant les besoins modernes et en même temps pour construire les usines frigorifiques destinées à conserver le poisson, pour mettre, en un mot, l'industrie de la pêche qui devrait être une industrie éminemment française, étant donné l'étendue de nos côtes, le nombre et la valeur de nos marins, sur le même pied que les industries concurrentes étrangères. (*Très bien ! très bien !*)

Quand l'accord a été fait sur le chiffre de 200 millions de francs, et sur la répartition à faire de cette somme entre les divers intérêts, la question s'est posée de savoir si les bateaux à construire jusqu'à concurrence de 50 millions de francs devaient être exploités par l'Etat ou par d'autres personnes. L'exploitation par l'Etat a été écartée. L'honorable M. Flaissières n'a pas repris devant vous l'idée de cette exploitation.

M. Flaissières. Cela pourra venir avec l'usage.

M. le président de la commission de la marine. Il a été décidé que ces bateaux, une fois construits, seraient cédés à des particuliers, ou à des unions de particuliers ou à des corps organisés. L'article 2 dispose que les cessions seront faites à des établissements publics ou des associations reconnues d'utilité publique, soit à des syndicats ou unions de syndicats professionnels, soit à des sociétés à forme anonyme ou à forme coopérative, soit à des particuliers.

Or l'honorable M. Flaissières vous demande de décider que les bateaux seront cédés par priorité, c'est-à-dire avant qu'aucune autre demande soit examinée, à des syndicats professionnels.

M. Flaissières. C'est cela.

M. le président de la commission de la marine. D'autre part, il vous propose d'ajouter à l'expression « unions de syndicats professionnels », les deux adjectifs suivants : « patronaux et ouvriers ».

Pourquoi céder aux syndicats par priorité ? Il peut y avoir d'autres organisations ou d'autres personnes que les syndicats, qui soient aptes à concourir. (*Très bien !*) Le projet de loi vise à créer un régime d'égalité entre des personnes ou des catégories de personnes également aptes à se livrer à l'industrie de la pêche et non pas à constituer un privilège pour quelques-unes. Comment les catégories de personnes énoncées à l'article 2 et aptes à se livrer à l'industrie de la pêche feraient-elles des offres d'achat ? Comment s'occuperaient-elles de réunir des capitaux — car il faut tout de même les avoir réunis avant de se porter acquéreurs — si elles savaient que les syndicats professionnels ont un droit de priorité sur elles ? On écarterait ainsi une foule d'intéressés pouvant rendre des services. (*Très bien ! très bien !*)

M. Flaissières. Et qui n'entendent rien, qui n'entendent rien à la pêche.

M. le président de la commission de la marine. On ne connaît pas évidemment un métier avant de l'avoir appris ; les marins ont commencé par apprendre le leur, d'autres l'apprendront. (*Sourires approbatifs.*)

Nous avons intérêt à développer l'industrie de la pêche. Ce n'est donc pas le moment d'écarter, par une disposition comme celle que propose M. Flaissières, les caté-

gories de personnes qui voudraient s'y livrer. Ce n'est pas quand nous encourageons cette industrie par des subventions très importantes que nous pouvons limiter le nombre de ces catégories. On ne favorise pas une industrie en écartant d'elle par avance ceux dont elle peut solliciter l'activité. (*Très bien! très bien!*)

C'est pour ces raisons, messieurs, que j'écarte la première partie de l'amendement de l'honorable M. Flaissières.

Quant à la seconde partie, qu'il me soit permis de dire qu'elle me paraît tout à fait inutile. L'honorable M. Flaissières demande que l'on ajoute à l'expression « unions de syndicats professionnels » ces deux mots « patronaux ou ouvriers ». Mais le terme : « union de syndicats professionnels » est général, il comprend à la fois les patrons et les ouvriers. Au lieu d'étendre, l'amendement n'aurait d'autre résultat que de limiter. Evitons toutes les formules susceptibles de restreindre le nombre des intéressés.

Pour ces différentes raisons, je prie mon ami M. Flaissières de ne pas maintenir son amendement. Je l'en prie aussi pour une raison qui le touchera et qui touchera certainement le Sénat. Cette loi est attendue avec infiniment d'impatience...

**M. Guilloteaux.** Vous pouvez dire avec anxiété!

**M. Paul Bignon, sous-secrétaire d'Etat au ministère des travaux publics, chargé des ports, de la marine marchande et des pêches.** C'est absolument exact.

**M. le président de la commission de la marine.** M. le ministre du ravitaillement nous a dit à différentes reprises que le vote de cette loi pouvait contribuer à accroître très rapidement et dans de très fortes proportions nos approvisionnements en poissons et nous en avons besoin en ce moment. Si une modification était introduite dans le projet de loi, celui-ci retournerait à la Chambre. Vous savez que, quelque bonne volonté qu'on y mette, les travaux parlementaires ne marchent pas toujours avec une très grande célérité. Celui-ci pourrait rester dans les cartons des commissions. Il ne faut pas l'exposer à un danger de cette nature. Souvenons-nous de ce vieux proverbe qui est de circonstance : « Le mieux est l'ennemi du bien ».

Il y a, dans le projet, de fort bonnes choses. Prenons-les. Il atteint le but que l'on a visé. Je prie donc le Sénat de n'y rien changer et de profiter de ce que M. le ministre des finances a bien voulu consentir à l'inscription d'un crédit de 200 millions de francs. Il vaut mieux que M. le ministre n'ait pas le temps de se raviser (*Rires*); hâtons-nous de donner à l'industrie de la pêche et aux ports qui s'y livrent les installations et les moyens de se développer rapidement, que met à leur disposition cet excellent projet de loi. (*Très bien! très bien! et applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Flaissières.

**M. Flaissières.** Messieurs, j'en suis convaincu, nous pouvons laisser à M. le ministre des finances toute la latitude nécessaire. Il ne reviendra pas sur le beau geste qu'il a accompli et dont j'ai eu tout à l'heure, tout le premier, le soin de le féliciter.

Monsieur le président de la commission, vous m'avez en partie rassuré pour ce qui a trait à la deuxième phrase dont j'ai demandé l'adjonction à l'article 2 du projet de loi soumis actuellement au Sénat. Aussi, la discussion soulevée par ce projet devant demeurer comme une sorte d'interprétation du texte même, je retire volontiers cette deuxième partie de mon amende-

ment, puisque vous avez déclaré que l'expression « syndicat professionnel » visait à la fois les syndicats patronaux et les syndicats ouvriers.

Je retire donc la deuxième partie de mon amendement.

**M. le président de la commission de la marine.** Allez jusqu'au bout!

**M. Flaissières.** Je ne puis, hélas! aller plus loin, parce qu'une question de principe se pose quant à la première partie de mon amendement. L'extrême cherté de la vie tient en majeure partie à l'immixtion d'innombrables intermédiaires. Ce n'est point le producteur rural qu'il faut accuser de la vie chère. La faute en est aux intermédiaires qui se superposent les uns aux autres et finissent par faire une ample provision de bénéfices sans efforts utiles et au grand détriment du consommateur et du producteur lui-même.

A quoi tend l'amendement que je viens de vous proposer? Précisément à supprimer les intermédiaires inutiles et nuisibles, qui ne manqueront pas, dans la circonstance, de venir s'imposer entre le consommateur et le producteur sous la forme de ces établissements publics, de ces associations reconnues d'utilité publique, qui constituent, à mon avis, un danger, dans tous les cas, une véritable menace que, par mon amendement, j'essaie d'écartier de la loi et du consommateur. Il n'est pas douteux, en effet, si vous ne décidez pas que les syndicats professionnels doivent avoir un droit de priorité, que demain il se formera toute une série d'associations capitalistes qui auront tous les moyens d'obtenir les bateaux de pêche et avec lesquels devront compter les pêcheurs et les consommateurs eux-mêmes.

Voilà, monsieur le président de la commission, les raisons de principe qui m'obligent, malgré tout le chagrin que j'ai de n'être pas de votre avis, à maintenir mon amendement. (*Très bien!*)

**M. Rouland, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La commission déclare-t-elle avoir examiné l'amendement?

**M. le rapporteur.** Parfaitement, monsieur le président, le Sénat peut statuer au fond.

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

**M. le rapporteur.** M. le président de la commission a fort bien interprété les sentiments de la commission des finances. Je me permets cependant d'insister à nouveau sur l'urgence du vote de ce projet.

Il est en souffrance depuis sept mois; le monde maritime l'attend avec une vive impatience; une retouche, ne fût-elle que d'un mot, nécessiterait son retour à la Chambre, ce qui serait éminemment déplorable, étant donné les travaux engagés à Lorient, qu'il faut immédiatement payer.

Dans ces conditions, la commission des finances, qui a examiné l'amendement au fond, prie le Sénat de bien vouloir le repousser.

**M. Paul Bignon, sous-secrétaire d'Etat au ministère des travaux publics, chargé des ports, de la marine marchande et des pêches.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande et des pêches.

**M. le sous-secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement, messieurs, est d'accord avec le président et le rapporteur de la commission pour demander au Sénat le rejet de l'amendement de M. Flaissières.

Je prie, d'ailleurs, l'honorable sénateur de vouloir bien retirer son amendement, et voici pourquoi; la loi que nous présentons actuellement à la haute Assemblée est simplement une loi de programme; elle se transformera ensuite en trois lois de crédits. Nous reviendrons donc trois fois devant le Sénat pour demander successivement les crédits qui sont inscrits dans la loi de programme.

L'honorable M. Flaissières pourra reprendre, alors, son amendement et le développer s'il le juge utile.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement de M. Flaissières, dont la commission et le Gouvernement demandent le rejet.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

**M. le président.** « Art. 3. — Dans le cas où les installations immobilières prévues aux articles 1 et 2 ci-dessus seraient réalisées en Algérie, aux colonies ou dans les pays de protectorat, les décrets prescrits par l'article 2, pour consacrer les conventions d'exploitation de ces installations, seront revêtus du contreseing, suivant le cas, du ministre de l'intérieur, du ministre des colonies ou du ministre des affaires étrangères. » — (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

#### 11. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI SUR L'AUTONOMIE DES PORTS

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la 1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports.

J'ai à donner connaissance au Sénat des décrets suivants :

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre des travaux publics,

« 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<sup>er</sup>. — M. Chargueraud, conseiller d'Etat, vice-président du conseil supérieur des travaux publics, et M. Babin, directeur des ports maritimes, sont désignés, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister le ministre des travaux publics, au Sénat, dans la discussion du projet de loi concernant l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports.

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

« Fait à Paris, le 20 février 1920.

« P. DESCHANEL,

« Par le Président de la République :

« Le ministre des travaux publics,

« YVES LE TROCQUER. »

« 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<sup>er</sup>. — M. Valette, inspecteur 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 l'autonomie des ports maritimes de commerce et la simplification des formalités relatives à l'exécution des travaux des ports.

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

« Fait à la Monnaie, le 7 juin 1920.

« P. DESCHANEL.

« Par le Président de la République :

« Le ministre des finances,  
« F. FRANÇOIS-MARSAL. »

M. Brindeau, 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, dans la discussion générale, est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Messieurs, le projet de loi dont le Sénat est actuellement saisi a pour but d'apporter dans l'administration de nos ports de commerce une très libérale décentralisation, de doter l'organe administratif qu'il est question d'instituer de larges moyens d'action et d'importants moyens financiers ; enfin il tend à instituer dans nos ports de commerce, au point de vue de la direction et de l'administration générale, une unité qui, jusqu'à présent, n'a pas existé, ce qui a souvent amené un grand trouble dans l'exploitation de nos ports et qui n'est pas étranger aux encombrements regrettables dont ils ont souffert dans ces derniers temps. (Très bien ! très bien !)

Messieurs, l'autonomie — c'est le titre qui est donné au projet de loi — n'est pas une chose nouvelle en France. Sous l'ancien régime et jusqu'à la révolution française, nos ports étaient autonomes, mais d'une façon toute spéciale. Ils étaient en général administrés par des municipalités auxquelles étaient souvent adjoints un certain nombre de magistrats locaux, et c'étaient la plupart du temps, sauf lorsqu'il s'agissait de créations, des ressources municipales qui subvenaient à l'entretien et aux travaux de nos ports de commerce. Une pareille situation ne pouvait pas durer, malgré l'institution des chambres de commerce provinciales qui, dans une certaine mesure, vinrent au secours des administrations locales. En effet, l'accroissement de la dimension des navires et aussi les besoins sans cesse croissants du commerce entraînaient des dépenses auxquelles les administrations locales, telles qu'elles étaient constituées, ne pouvaient plus subvenir. C'est pourquoi, à l'époque de la Révolution et plus tard sous le premier empire, l'Etat prit en main la gestion des ports de commerce, soit par l'organe du ministre de la marine, soit par celui du ministre de l'intérieur, soit par celui du ministre des travaux publics. Ce mode d'administration par l'Etat se perpétua, à peu près sans changement, jusqu'à

une certaine époque, sous la Restauration et sous le règne de Louis-Philippe, où de nouveaux besoins se manifestèrent dans nos ports. On fit alors appel à des contributions locales, qui vinrent atténuer les dépenses de l'Etat et faciliter les travaux publics. Sous le second Empire, l'Etat était le souverain maître de nos ports de commerce. Cependant, dès cette époque, on avait vu intervenir plus d'une fois les chambres de commerce créées au début du Consulat, et qui étaient appelées soit à donner leur avis sur les travaux maritimes, soit à faciliter des combinaisons avec l'Etat pour l'exécution de ces travaux maritimes.

Sous la troisième République, le rôle des chambres de commerce s'est considérablement accru. Elles furent d'abord consultées plus fréquemment en matière de travaux maritimes. Elles furent ensuite appelées à faire des avances à l'Etat sous forme d'emprunts contractés avec l'autorisation de celui-ci. Plus tard même, vers 1880, elles furent autorisées à installer sur les quais de nos ports ce qu'on appelle l'outillage maritime. En principe, cet outillage maritime aurait dû être fourni par l'Etat, mais, celui-ci ne se trouvant pas en situation d'y pourvoir, ce sont les chambres de commerce qui, par des décrets spéciaux d'abord, puis par des lois générales comme celle de 1898, furent appelées à constituer l'outillage de nos ports.

En même temps les grands travaux publics étaient soumis dans la pratique à un régime différent du régime antérieur, notamment depuis 1900. En effet, après le vote du programme Baudin et en vue de son exécution, il fut décidé — et cela devint une règle — que les chambres de commerce, avec le concours des municipalités ou des départements, seraient appelées obligatoirement à fournir pour les travaux maritimes une participation de moitié au moins.

Telle est la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui et qui peut se résumer ainsi : d'une part, l'Etat est le maître en principe des ports de commerce et a la gestion complète de tout ce qui a trait aux installations maritimes proprement dites : ports proprement dits ; d'autre part, les chambres de commerce sont appelées à donner leur avis sur les plans, à participer dans une très large mesure aux dépenses et elles établissent et exploitent toutes les installations à terre.

Ce régime est trop compliqué. Ce qui, d'ailleurs vient augmenter encore cette complication, c'est qu'à côté de l'administration des ponts et chaussées et des chambres de commerce, d'autres administrations publiques contribuent au fonctionnement du port : le ministère de la marine pour l'inscription maritime, le ministère de l'intérieur pour les questions sanitaires, le ministère des finances pour l'administration des douanes, et plusieurs autres encore. Toutes ces administrations, qui ont en quelque sorte leur autonomie, agissent isolément. Elles ne sont pas toujours d'accord, et il en résulte de très graves inconvénients pour l'exploitation du port.

La situation que je viens de vous décrire a suscité, il y a environ trente-cinq ans, une première campagne en faveur de l'autonomie des ports. C'est, en effet, en 1886 que fut déposée la première proposition de loi. On y comparait les défauts de notre administration aux avantages des administrations de certains ports étrangers. On montrait la nécessité d'avoir recours à d'autres moyens d'action ; mais depuis cette époque, les discussions s'éternisèrent, tantôt s'assoupissant, tantôt renaissant si bien qu'en 1900 ou 1902, et même quelques années plus tard, on en était encore à peu près au même point qu'en 1886. Une campagne très énergique fut faite en faveur de l'autonomie des

ports et le Gouvernement — c'était alors M. Barthou qui était ministre des travaux publics — voulut bien consentir à mettre cette question à l'étude, en déclarant qu'il le faisait avec le sincère désir de faire aboutir la réforme.

On s'inspira des exemples de l'étranger. C'est, notamment, celui du « Consorzio » de Gènes qui fut pris en grande partie pour type par M. Bourgoignon, commissaire du Gouvernement, chargé de l'étude de la question. L'organisation de Gènes fut d'ailleurs combinée dans une certaine mesure avec celle du port anglais de Liverpool, et l'on s'efforça d'adapter cet ensemble aux besoins de nos ports. C'est ce projet qui devint ultérieurement la loi de 1912.

Vote sans débat par la Chambre, il fut adopté par le Sénat après une courte discussion. Il était prévu dans un des articles qu'un règlement d'administration publique réglerait les détails d'application de la loi. Ce règlement d'administration publique fut promulgué en 1916. Il alourdissait considérablement le fonctionnement de la loi, si bien que le Gouvernement ne tenta point de mettre en application la législation nouvelle et que, de leur côté, les intéressés la considéraient comme inexistante.

En quoi consistait-elle ? Si j'en parle, messieurs, ce n'est pas pour revenir sur le passé ; c'est simplement parce que la loi de 1912 a été en quelque sorte la base du projet qui vous est soumis ; celui-ci en est, en somme, la mise au point ; il la complète.

L'économie de la loi de 1912 consistait à faire administrer les ports de commerce par un organisme appelé conseil d'administration. Ce conseil, composé d'un certain nombre de membres de la chambre de commerce, de délégués du Gouvernement, de représentants de la municipalité, du conseil général et de la main d'œuvre, avait des pouvoirs très étendus, surtout en ce qui concerne l'entretien du port. On lui attribuait, notamment, pour cet objet les droits de quai qui sont perçus par l'Etat.

En matière de grands travaux publics, il avait des attributions considérables, ces travaux n'étaient pas de nature à modifier d'une façon essentielle les ouvrages du port et s'ils étaient effectués sans le concours financier de l'Etat. Si, au contraire, les travaux avaient plus d'envergure ou étaient subventionnés par l'Etat les pouvoirs du conseil d'administration, bien que soumis à un contrôle plus étroit étaient encore fort importants.

Quoi qu'il en soit, il y avait un progrès évident. Si le règlement d'administration publique de 1916 n'avait pas été si compliqué, n'avait pas établi une multiplicité de contrôles inquiétante pour les intéressés, la loi de 1912 serait d'ores et déjà en exécution.

Il en fut autrement et l'on a demeuré dans le statu quo. Cette situation émut très vivement une grande partie de l'opinion publique. Une campagne fut entreprise par la ligue maritime et par divers organes de la presse maritime ; la commission d'organisation économique du Sénat se préoccupa également de la question. La sous-commission des ports de cette commission réunie sous la présidence de notre ancien collègue M. Couyba, voulut bien me charger de présenter un rapport. Ses conclusions tendaient à demander à M. le ministre des travaux publics ce qu'il entendait faire, s'il comptait faire jouer la loi de 1912 ou si, au contraire, il comptait la réformer et, dans ce dernier cas, sur quelles bases cette réforme serait réalisée.

M. Claveille, avec la plus grande activité et la bonne volonté la plus éclairée, se mit à l'œuvre ; c'est ainsi que fut élaboré le projet de loi dont vous êtes saisis, pro-

jet de loi qui, présenté tout d'abord sous des formes diverses, fut très libéralement soumis par M. le ministre aux chambres de commerce. C'est après avoir passé par tous ces degrés d'examen que le projet se traduisit par le texte qui fut tout d'abord soumis à la Chambre des députés.

Ce projet de loi, en ce qui concerne l'administration proprement dite des ports, n'était pas très différent de la loi de 1912. Cependant, la constitution du conseil d'administration y était un peu modifiée. On avait, en effet, jugé utile — et votre commission a pensé qu'on avait eu raison de le faire — d'associer aux représentants du port principal, c'est-à-dire aux éléments purement locaux, des représentants des Chambres de commerce de l'intérieur. On considérait ainsi qu'un grand port national doit, au point de vue administratif, comprendre des représentants de la zone qu'il dessert et qui contribue à son activité et à sa vie. C'est pour cela que l'on introduisit l'élément dont il s'agit. A l'origine, on avait voulu le faire sous une forme qui n'a pas été acceptée par la Chambre des députés. En effet, la chambre de commerce du port principal, d'après la loi de 1912, était appelée à élire un certain nombre de membres du conseil d'administration ou à donner son avis sur la nomination d'une partie de ceux qui devaient être désignés par décret. Dans le texte soumis à la Chambre des députés le rôle de la chambre de commerce du port principal disparaissait complètement; toutes les désignations qui leur étaient antérieurement réservées, étant attribuées au comité régional du groupement économique.

Les chambres de commerce des ports principaux protestèrent vivement. Ces protestations étaient justifiées. En effet, il n'était pas admissible que les chambres de commerce, dont je viens de vous définir en quelques mots le rôle si important et qui ont rendu de si éminents services, fussent complètement étrangères à la constitution du conseil d'administration. La Chambre des députés le comprit et elle restitua en grande partie aux chambres de commerce la désignation des membres du conseil d'administration qui leur appartenait d'après la loi de 1912. Toutefois, la proportion fut un peu changée. Aussi bien, si l'on avait estimé que le comité du groupement régional économique ne devait plus désigner aucun membre, parce qu'il ne correspondait pas exactement à la zone d'influence du port, il était apparu en même temps qu'il fallait associer à la composition du conseil d'administration les chambres de commerce situées dans cette zone. On leur attribua le droit de présenter au ministre trois candidats au conseil d'administration. Votre commission a estimé que, dans ces conditions et dans ces proportions, cette mesure devait être maintenue.

Je n'ai pas à m'étendre davantage sur les autres dispositions générales du projet de loi qui vous est soumis. En effet, au point de vue des pouvoirs du conseil d'administration, des travaux publics à exécuter, des travaux d'entretien ou des grands travaux, les dispositions proposées sont à peu près les mêmes que dans la loi de 1912. Mais ce qu'il y a d'original dans le nouveau projet de loi, ce qui a même un instant fait naître des discussions très étendues et parfois assez vives, c'est la création d'une direction du port, institution qui ne figurait pas dans la loi de 1912. Depuis longtemps, on avait reconnu que, sous une forme ou sous une autre, un agent devait avoir la haute main sur l'administration générale du port. Ce besoin s'est manifesté très vivement pendant la guerre et peut-être encore plus dans la période qui a suivi la guerre. Pendant la guerre, dans nos grands ports de

commerce, on avait institué un chef d'exploitation du port qui fut la plupart du temps un inspecteur général des ponts et chaussées ou un ingénieur en chef mobilisé ayant le grade de lieutenant-colonel. C'était lui — notamment dans les ports où arrivèrent en plus grand nombre nos alliés anglais ou américains et où le ravitaillement, également, comptait le plus d'arrivages — c'était lui qui avait la haute main sur tous les services; il était d'ailleurs entouré d'un comité consultatif. Après la guerre, il parut indispensable de donner une nouvelle constitution à cet organisme: on institua des chefs d'exploitation qui, la plupart du temps, étaient des ingénieurs en chef ou des ingénieurs ordinaires; ces ingénieurs étaient assistés d'un comité consultatif ayant à sa tête un président, généralement un homme jouissant d'une grande autorité morale. Mais tout cela ne remédiait pas à la situation que j'indiquais tout à l'heure. Il peut y avoir et il y a, en fait, trop souvent des conflits entre les diverses administrations publiques qui échappaient complètement à l'autorité du chef d'exploitation, désigné par le ministre des travaux publics, qui n'avait aucune autorité réelle sur les autres services. C'est pour combler cette lacune que M. Clavelle eut la pensée d'ajouter aux dispositions générales revues de la loi de 1912 la création d'un directeur du port.

Ce directeur du port devait, d'après la rédaction primitive de l'avant-projet de loi, être nommé purement et simplement par le ministre des travaux publics. Mais des observations furent faites par des chambres de commerce. Celles-ci, qui avaient déjà obtenu satisfaction, en se voyant remettre de nouveau la désignation d'un grand nombre des membres du conseil d'administration, obtinrent gain de cause et l'on se mit d'accord sur la procédure suivante:

Le directeur serait bien nommé par le ministre des travaux publics, mais sur la présentation par le conseil d'administration d'une liste de trois noms. Cette rédaction avait été proposée ou acceptée par un certain nombre de membres de chambres de commerce; elle prévalut.

On se trouvera dès lors en présence d'un directeur de port qui sera, d'une part, l'agent du conseil d'administration dans toutes les matières placées dans le ressort de celui-ci et, d'autre part, l'agent du ministre des travaux publics ou plutôt du Gouvernement, car le projet de loi est présenté et signé par plusieurs ministres. Il aura la suprématie sur les autres administrations publiques du port. Ainsi sera établie dans le port de commerce l'unité, si désirable à tous égards. (*Très bien! très bien!*)

Telles sont les grandes lignes du projet de loi qui vous est soumis.

On y a ajouté un chapitre spécial ayant un autre objet. Que les ports soient dotés de l'autonomie ou qu'ils n'en soient pas dotés, on a voulu abréger les formalités administratives qui retardaient trop souvent l'exécution des grands travaux maritimes. On a voulu également donner une certaine latitude pour l'exécution de quelques-uns de ces travaux et c'est ainsi que figure dans ce projet une disposition spéciale qui n'est d'ailleurs que la reproduction de règles déjà admises par le Parlement dans les derniers projets concernant nos grands ports maritimes. A ce moment la jurisprudence suivante a été instituée: « Le Parlement est appelé à voter les programmes, puis le ministre des travaux publics, après enquête, en ordonne l'exécution par tranches, enfin les crédits qui constituent la participation de l'Etat sont inscrits en bloc à un chapitre spécial du ministère des travaux publics. » Si bien que le Parlement peut, dans ces conditions,

exercer annuellement son contrôle et sur le crédit général et sur les détails d'application.

Le projet de loi actuel produira, je crois, des résultats aussi utiles que bienfaisants. J'ai parlé tout à l'heure du désencombrement de nos ports de commerce; mais, d'une façon générale, on peut dire que ce projet fait partie intégrante du problème de la marine marchande.

En effet, si le bon aménagement de nos ports, si les facilités de circulation intéressent au plus haut degré le pays tout entier, ils intéressent aussi l'industrie, le commerce et l'agriculture. Si, par conséquent, la navigation en général, quel que soit le pavillon, y est intéressée, il est certain que notre flotte marchande l'est tout spécialement au plus haut degré. C'est elle, en effet, qui, ayant son attache dans nos ports, subit le plus durement les inconvénients du régime actuel.

Quelles sont maintenant les objections qui ont été formulées à l'encontre du projet? Tout d'abord votre commission a estimé que, si certaines observations pouvaient être prises en considération, il convenait cependant d'écarter tout au premier chef, et, pour arriver à la prompt solution d'une question qui préoccupe depuis longtemps et si vivement l'opinion publique, de ne point renvoyer le projet à la Chambre.

Ce n'est pas seulement pour homologuer purement et simplement et à la hâte l'œuvre de la Chambre que nous avons agi ainsi. Nous avons estimé que, si des objections ou des observations étaient faites, il pourrait leur être donné très libéralement satisfaction dans l'interprétation d'un certain nombre des articles du projet de loi qui avaient fait l'objet de quelques critiques. (*Très bien!*)

Je passerai très rapidement en revue ces articles. Ceux de nos collègues qui ont à formuler des observations pourront le faire à l'appel des articles, car, pour l'interprétation de la loi, il sera nécessaire que, à la suite de chacune des observations, l'opinion du Gouvernement et celle de la commission figurent afin de guider les rédacteurs du futur règlement d'administration publique comme tous ceux qui auront pour mission d'appliquer la loi.

A ce point de vue, et avant d'entrer dans l'examen de ces observations, je dois vous indiquer que, de même que la loi de 1912, la loi de 1916 comporte l'élaboration d'un règlement d'administration publique qui sera appelé à fixer les détails d'application de la loi. Au moment de l'élaboration de ce règlement, on prendra en très sérieuse considération l'opinion des intéressés, ce qui n'avait pas été fait, à tort, lorsque le règlement de 1916 fut rédigé. Je crois, d'ailleurs, qu'il est dans les intentions du Gouvernement, de même qu'il avait communiqué aux intéressés les avant-projets qui ont abouti à la rédaction définitive du projet de loi, de leur soumettre également la rédaction du futur règlement d'administration publique.

Voici donc un règlement ayant une envergure considérable; mais la loi comporte d'autres décrets. Lorsqu'il s'agira d'appliquer l'autonomie à un port de commerce, il y aura un examen spécial de sa situation. Cet examen sera fait d'un commun accord entre le Gouvernement et les intéressés.

Ceux-ci seront appelés à donner leur avis, à présenter leurs observations. Le décret spécial à un port constituera, en quelque sorte, la charte particulière du port. Cette charte contiendra des détails, des énonciations, qui ne peuvent pas, évidemment, figurer dans un règlement général d'administration publique. Ainsi, on aura atteint, au point de vue de la procédure et même au

point de vue du fonctionnement, un résultat très précieux. (*Très bien!*)

Je veux faire un léger rapprochement avec ce qui existe en Angleterre. Dans ce pays, les administrations des ports de commerce se présentent sous les formes les plus variées; elles sont attribuées à diverses collectivités en vertu d'un acte du Parlement. Ces collectivités, c'est tantôt la municipalité, tantôt un groupement commercial, tantôt une compagnie de chemins de fer, tantôt, comme à Liverpool, les représentants des principaux usagers du port. Une pareille diversité ne pouvait guère, je crois, convenir en France, où l'on a trop développé le goût de l'égalité; et c'est ce qui avait, la première fois, empêché l'autonomie des ports de se réaliser.

Aussi bien, à la suite d'un intéressant rapport d'une mission accomplie en Angleterre par MM. Colson et Roume, qui étaient cependant revenus de cette mission avec une grande estime pour le fonctionnement des ports anglais, on avait reconnu que cette diversité ne pouvait pas s'appliquer à notre tempérament. Dans le système qui vous est proposé, il y a, à la fois, une unité de base, et, avec les décrets spéciaux applicables à chaque port et discutés entre les intéressés et le Gouvernement, la diversité qui convient entre les divers ports, parce qu'il est bien certain que, par exemple, il doit y avoir, dans les détails d'application et de réglementation spéciale, des différences, notamment entre un port de cabotage national, un port de cabotage international, un port de grande navigation au long cours. Toutes ces questions seront mises au point dans les tractations dont je viens de parler.

J'arrive aux quelques observations présentées par un certain nombre de chambres de commerce. L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi porte à son début: «L'administration d'un port de commerce peut être confiée à un organisme local dans les conditions définies par la présente loi.» La suite de l'article dit que ce régime est institué par décret rendu en conseil d'Etat après enquête.

Quel est le caractère de cet article? C'est ce qu'on s'est demandé, et l'on a posé la question de la façon suivante: «La loi est-elle facultative ou obligatoire?» Cette façon de poser la question n'est peut-être pas très claire. Il est bien certain que l'application du régime d'autonomie à un port de commerce est facultative, puisque la loi porte que l'administration maritime d'un port de commerce peut être confiée à un organisme local. Il y a donc là une faculté dont le Gouvernement peut user ou ne pas user. Mais, s'il en use, il ne peut le faire qu'après une série de formalités et après une enquête donnant aux intéressés toute garantie.

Mais ce n'est pas ainsi que la question avait été comprise par un certain nombre d'intéressés, et leur opinion se formule de la façon suivante: «Si une chambre de commerce est hostile à l'établissement de l'autonomie dans son port, son opposition suffira pour empêcher le Gouvernement d'appliquer la loi; ou bien, si cette opposition ne se produit qu'après coup, après l'enquête, elle suffira pour que la loi ne puisse pas être appliquée.» Il n'a pas semblé à votre commission qu'il fût possible de donner un pareil pouvoir aux chambres de commerce, quel que soit le gré qu'on puisse leur avoir de l'œuvre magnifique qu'elles ont accomplie, et quel que soit également le poids que peuvent avoir leurs délibérations sur un pareil objet.

Qu'est-ce, en effet, qu'un port de commerce, et surtout un grand port de commerce? C'est un organisme dont les chambres de commerce ont presque toujours,

lorsqu'il s'est agi, par exemple, des grands travaux publics, indiqué et proclamé le caractère réellement national.

Dans ces conditions, s'agissant d'un organisme national, il est évident que, dans une enquête ou pour la mise en mouvement d'une loi comme celle qui vous est proposée, le dernier mot doit appartenir au Gouvernement. Et il ne le prononcera, d'ailleurs, qu'après une enquête et un avis du conseil d'Etat, offrant les plus sérieuses garanties.

J'ajoute, ainsi que je le disais tout à l'heure, que ce projet de loi a d'autant plus un caractère d'intérêt général qu'il crée, dans l'intérêt de l'administration du port et aussi pour les besoins et les nécessités de l'Etat, une direction, un directeur du port. Or, il n'est pas admissible qu'une chambre de commerce puisse dire qu'elle ne veut pas que la loi soit appliquée au port qu'elle représente et fasse ainsi échec à l'exécution d'une disposition qui a, en quelque sorte, un caractère d'ordre public. Voilà pourquoi votre commission n'a pas cru devoir donner satisfaction aux observations qui avaient été présentées sur ce point, mais étant bien entendu que le ministre des travaux publics et que le conseil d'Etat tiendront le plus grand compte des observations des chambres de commerce.

Je sais bien, messieurs, qu'à certaines époques, il a existé, entre les chambres de commerce et l'administration des ponts et chaussées, des conflits. Ces conflits ont été parfois assez aigus, mais, depuis la guerre, et bien antérieurement, cet état d'esprit s'était heureusement modifié. En somme, on se trouvera en présence, d'une part, du ministre des travaux publics animé des intentions les plus conciliantes — il en a donné la preuve dans toute l'instruction de cette affaire — et, d'autre part, en présence des intéressés qui au fond, j'en suis convaincu, ne demandent qu'une chose, c'est de s'inspirer de l'intérêt général et national; l'accord sera donc facile.

Dans ces conditions, je ne crois pas devoir insister plus longuement sur les controverses auxquelles a pu donner lieu l'article 1<sup>er</sup>.

D'autres observations sur lesquelles, je crois, il est facile de s'entendre, ont été faites concernant les articles 4 et 5 du projet de loi; ce sont les articles qui régissent la composition du conseil d'administration. Avec la loi de 1912, la majorité, dans le conseil d'administration, appartenait à la chambre de commerce, soit pour la désignation, directement, d'un certain nombre de membres; soit pour l'avis à émettre sur la désignation par le ministre d'un certain nombre d'autres membres. Les articles 4 et 5 du projet de loi ont modifié la loi de 1912 sur ce point.

Dans un grand port, le nombre des membres du conseil d'administration sera, par exemple, de 21; 9 seront désignés par la chambre de commerce, 9 par décret, dont plusieurs après consultation des chambres de commerce de la circonscription, 1 par le conseil municipal, 1 par le conseil général et 1 par les ouvriers du port.

Sur ce point, les chambres de commerce ont insisté assez vivement pour qu'on en revint purement et simplement à la loi de 1912 et pour que, dans tous les cas, la majorité appartint, dans le conseil d'administration, aux membres directement ou indirectement désignés par elles.

Je fais remarquer — et je l'ai déjà indiqué — que le nombre de membres porté dans la loi de 1912 a été légèrement modifié pour donner satisfaction aux intérêts légitimes des chambres de commerce ou de l'intérieur se trouvant dans le rayon d'action du port. Ces chambres de commerce seront appelées à présenter à M. le ministre des travaux

publics pour les conseils d'administration, trois représentants qui seront nommés par décret.

J'ai déjà dit qu'il était légitime que ces chambres de commerce fussent appelées à participer à l'administration du port; qu'il serait donc injuste de les priver de leur part. Mais, de plus, dans le conseil d'administration, la majorité n'en continuera pas moins à appartenir à l'élément local. En effet, un conseil de 21 membres — le résultat serait le même s'il s'agissait d'un port moins important: le nombre des membres est indiqué dans le projet de loi — comprendra neuf membres désignés par les chambres de commerce, un représentant de la municipalité, un du conseil général et un ouvrier du port. Sur vingt et un membres, il y aura douze représentants de l'élément local. De plus, possédant ainsi la majorité, cet élément sera maître de l'élection du président et ce président aura voix prépondérante.

En conséquence, s'il y a un léger affaiblissement de l'influence de la chambre de commerce du port principal, pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, celle-ci n'a cependant pas trop à se plaindre, car en fait, elle conservera une autorité très grande, et peut-être même prépondérante sur l'administration du port. (*Très bien!*)

J'arrive maintenant à une autre question, celle de la nomination du directeur. J'ai indiqué dans quelles conditions elle était prévue par le projet de loi sur présentation d'une liste de trois noms. Cette procédure avait été demandée par un certain nombre de chambres de commerce. D'autres chambres de commerce, peut-être même une grande partie de celles dont je parle depuis que l'affaire est soumise à votre commission, ont prétendu qu'il y avait là une procédure trop compliquée et qu'on trouverait très difficilement pour un poste aussi important trois candidats consentant à affronter la lutte, que, dans ces conditions, il serait bien préférable de s'en tenir à la présentation d'un seul nom au ministre des travaux publics.

Dans la commission, nous nous sommes mis facilement d'accord, et sa décision avait, je crois, rallié la majorité des chambres de commerce.

En effet, cet article qui prévoit une désignation de trois noms au Gouvernement pour la nomination d'un directeur, n'est autre qu'un moyen donné de résoudre la question si on ne peut pas la résoudre autrement. Il est bien évident que si, d'une part, le ministre des travaux publics et si, d'autre part, le conseil d'administration du port peuvent d'avance se mettre d'accord sur un nom, il n'y aura pas besoin de recourir à cette formalité qui a été instituée pour permettre à M. le ministre des travaux publics d'exercer ses prérogatives et, aussi, pour permettre au conseil d'administration du port d'user de la sienne. Si l'un et l'autre n'en veulent point user, si on peut se mettre d'accord sur un nom, les choses iront toutes seules!

Vous voyez que, sur ce point encore, l'interprétation donnée par votre commission, d'accord avec le Gouvernement, est très libérale.

Elle vient, d'ailleurs, s'ajouter à une autre disposition dont j'ai tout à l'heure omis de parler, ce dont je m'excuse. J'en reviens donc, pour un instant, à la composition du conseil d'administration.

Il a été entendu avec M. le président de la commission, qui est l'auteur réel du projet de loi et avec M. le ministre des travaux publics qui viendra, je crois, tout à l'heure, renouveler ses déclarations, que sur trois des membres qui sont à sa désignation, la

chambre de commerce du port principal sera consultée officieusement.

Ainsi donc, en ce qui concerne le choix du directeur comme la composition du conseil d'administration, les chambres de commerce ainsi que les futurs conseils d'administration, me paraissent recevoir toute satisfaction.

Des observations avaient été présentées en ce qui concerne l'outillage des ports.

Je vous ai indiqué tout à l'heure que l'outillage est aux mains des chambres de commerce. La loi de 1912 permettait aux chambres de commerce, dans un article spécial et malgré l'institution d'un conseil d'administration du port, de conserver les concessions d'outillage.

Cette disposition n'ayant pas été reproduite dans la loi actuelle, les chambres de commerce, notamment celle de Marseille, se sont demandé quelle serait leur situation au point de vue de l'exploitation de l'outillage.

Il leur a été répondu que le conseil d'administration futur, se trouvant substitué à l'Etat pour la gestion générale du port, héritait de ses obligations et que, dans ces conditions, il serait obligé de laisser fonctionner ces concessions accordées par l'Etat. Ultérieurement, le conseil d'administration et les chambres de commerce pourront avoir à examiner s'il ne serait pas préférable, à l'expiration des concessions ou pour les concessions futures, de remettre tout le service de l'outillage du port aux mains de l'administration du port proprement dite. C'est une question sur laquelle je ne veux pas insister, me contentant d'exprimer un vœu dont l'accomplissement procurerait à l'administration du port une complète unité.

Un mot, messieurs, d'un autre article qui avait suscité au Sénat, en 1912, une discussion assez vive et relatif à l'entretien des ports.

La loi de 1912, comme le projet actuel, attribue au conseil d'administration du port, pour l'entretien, les droits de quai actuellement perçus par l'Etat. Or, les chambres de commerce des ports situés dans l'intérieur des fleuves avaient fait remarquer, avec juste raison, que si ces droits de quai peuvent être suffisants pour pourvoir à l'entretien des accès des ports du front de mer, il pourrait en être tout autrement des ports situés très loin dans l'intérieur des terres, par exemple les ports de Rouen et de Nantes. Rien de spécial ne figurant à cet égard dans la loi de 1912, cette loi avait été, pour ce motif, combattue dans une certaine mesure, ou du moins accueillie très froidement par les chambres de commerce d'un certain nombre de nos grands ports fluviaux.

Or, il a été introduit dans l'article 11 du projet qui vous est soumis une disposition qui permet à l'Etat de fournir des subventions pour l'entretien des ports, le cas échéant et si cela est nécessaire. L'introduction de cette disposition doit donner complète satisfaction et toute garantie, comme pourra le souligner tout à l'heure M. le sous-secrétaire d'Etat des ports et de la marine marchande, aux représentants de nos ports fluviaux. (*Très bien!*)

J'en aurais terminé, si je ne voulais dire quelques mots d'une démarche faite auprès de notre commission par notre sympathique collègue M. Flaissières, accompagné d'un certain nombre de membres du conseil municipal de Marseille. Ces messieurs acceptent la loi...

**M. Flaissières.** Très bien!

**M. le rapporteur.** ... ils souhaitent vivement qu'elle puisse être appliquée dans le plus bref délai, mais ils ont formulé des observations qui portent sur certains points

que je dois vous signaler et qui appellent de très brèves explications.

Tout d'abord les représentants de la ville de Marseille ont demandé que le nouveau régime, au lieu d'être institué par port et par décret, le soit par port et par une loi. En d'autres termes, lorsqu'après promulgation du règlement général d'administration publique il y aura lieu d'instituer l'autonomie dans un port, ce ne serait plus un décret, mais une loi discutée par le Parlement qui instituerait cette autonomie. De même si l'autonomie avait été créée dans ce port, c'est par la même procédure qu'elle devrait lui être retirée si ce retrait était reconnu nécessaire.

Je reconnais que certains des motifs allégués par les honorables représentants du conseil municipal de Marseille ont été présentés avec beaucoup d'habileté, mais je ne crois pas que nous puissions entrer dans cet ordre d'idées. En effet, il y a tout d'abord une question de rapidité; l'heure presse et si l'on veut soumettre successivement à la Chambre des députés et au Sénat toutes les dispositions spéciales à chacun de nos grands ports et même à nos ports secondaires, nous nous demandons à quelle époque l'organisation de nos ports sera mise définitivement sur pied. D'autre part — et sur ce point j'espère convaincre notre aimable collègue M. Flaissières — s'il est possible à un Parlement de discuter les grandes lignes d'une loi, s'il est possible même à un règlement d'administration publique d'en régler les détails généraux, croyez-vous qu'il puisse être possible dans un Parlement d'arrêter les détails spéciaux concernant un port, alors qu'il s'agit, en définitive, de questions locales à régler? Non. Ces questions locales, suivant votre commission, ne peuvent être réglées qu'entre les intéressés et le Gouvernement, après l'intervention du conseil d'Etat. Dans ces conditions, j'espère que notre honorable collègue ne persistera pas dans ses observations. (*Très bien! très bien!*)

**M. Guillaume Poule.** N'a-t-il pas fallu, d'ailleurs, trois ans pour permettre au projet actuel d'aboutir à la présente discussion?

**M. le rapporteur.** Parfaitement, il a fallu trois ans.

**M. Guillaume Poule.** S'il faut autant d'années pour chaque port en particulier, on voit le retard que pourront éprouver d'utiles projets. Le décret est donc bien préférable. (*Très bien! très bien!*)

**M. le rapporteur.** Seconde question: Je vous ai indiqué tout à l'heure que neuf membres du conseil d'administration sont désignés par la chambre de commerce du port principal, celles comprises dans le rayon d'action du port étant appelées à désigner au Gouvernement trois des représentants qu'il a à nommer par décret.

Les représentants du port de Marseille voudraient qu'on en revint à une rédaction primitivement présentée par le Gouvernement et abandonnée par lui devant la Chambre, comportant le système suivant: la chambre de commerce du port principal ne pourrait présenter et ne serait appelée à nommer aucun représentant direct. A cet égard, les droits que lui confère le projet de loi seraient attribués au groupement régional économique.

Je n'ai pas besoin d'insister sur ce point qui me paraît être une grave injustice à l'égard de la chambre de commerce du port principal. J'ajoute que les chambres de commerce comprises dans le groupement économique ne correspondent pas exactement à la zone d'activité du port. En d'autres termes, les groupements économiques, très justement et très utilement constitués par M. Clémentel, ont reçu pour

mission de donner des avis concernant un ensemble d'intérêts agricoles, industriels, commerciaux et, dans une certaine mesure, maritimes, qui ne se confondent pas du tout avec le rayon d'action, avec l'arrière-pensée du port.

Dans ces conditions, il serait fâcheux, je crois, d'abord, d'enlever aux chambres de commerce toute représentation directe, ensuite d'introduire, dans la procédure de nomination, l'organisme régional qui sera appelé, lui, à donner son avis dans la consultation, faite sous forme d'enquête d'utilité publique — cela figure expressément dans le projet de loi — mais dont le rôle ne se justifie nullement dans l'exercice actif de l'administration du port.

Enfin, messieurs, une dernière observation. Je vous ai dit que la municipalité du port principal sera représentée dans le conseil d'administration par un membre.

**M. Flaissières.** C'est un peu juste.

**M. le rapporteur.** L'administration municipale de Marseille et son distingué maire estiment que c'est peu. Ils ont demandé que cette représentation fut fixée à trois membres. Ils se sont fondés sur différentes considérations, notamment sur celle-ci: les municipalités peuvent être appelées à ajouter certaines subventions à celles qui sont données actuellement par les chambres de commerce à l'Etat pour l'aider, et qui, plus tard, seront attribuées sous la même forme lorsque fonctionneront les conseils d'administration.

Je ne crois pas que ce soit nécessaire, et j'estime qu'il serait fâcheux de modifier le projet de loi sur ce point. D'abord, toute modification entraînerait le renvoi à la Chambre, ce qui serait regrettable. Ensuite, fût-il seul, le représentant du conseil municipal aura, dans le conseil d'administration, une autorité toute particulière, parce qu'en fait, il pourra dire: « Je ne suis qu'une unité, c'est possible, mais je représente une grande personne morale appelée éventuellement à participer financièrement aux travaux du port. » Cette considération donnera à sa présence et à son suffrage une autorité toute spéciale.

J'ajoute que cette question, comme d'autres de détail susceptibles d'être soulevées, pourrait être très utilement débattue lorsqu'interviendra entre les intéressés la discussion relative à la charte particulière du port. Il est, en effet, un article du projet de loi qui porte que, le cas échéant, le nombre des membres du conseil d'administration pourra être modifié. A ce moment-là, les représentants de la municipalité de Marseille, par exemple, pourront faire valoir leurs raisons, lesquelles seront examinées avec attention, sans qu'il soit nécessaire de porter une atteinte quelconque au projet de loi.

Je m'excuse auprès du Sénat d'avoir présenté des observations aussi longues. (*Dénégations.*)

**M. Guilloteaux.** Elles sont très intéressantes.

**M. Flaissières.** Nous les avons écoutées avec le plus grand intérêt.

**M. le rapporteur.** Je l'ai fait surtout pour éviter trop de discussion sur les articles. Je n'ai pas besoin, étant donnée l'importance des questions maritimes à l'heure actuelle d'insister pour vous recommander très chaleureusement l'adoption de la réforme. Je vous demande, messieurs, de la voter à l'unanimité. J'espère même que ceux de mes collègues qui ont des observations à présenter n'hésiteront pas à le faire pour donner à la loi plus d'autorité, en présence des déclarations très rassurantes et très conciliantes que me manquera

pas de faire le Gouvernement. (*Vifs applaudissements.*)

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

M. Roustan. Mes chers collègues, le meilleur moyen de faire excuser mon intervention à cette tribune, c'est de vous en expliquer brièvement les motifs.

J'ai l'honneur, au conseil général de mon département, de représenter le premier port de la Méditerranée sur les côtes du Languedoc, mon cher monsieur Flaissières (*Sourires*), le premier des ports moyens de France. Par conséquent, je vais être appelé, lorsque cette loi sera votée, à figurer parmi le conseil d'administration du port, comme l'honorable rapporteur vient de vous l'expliquer. Je puis dire que je me suis préparé par avance à ce rôle par une série d'études, dont j'ai déjà publié un certain nombre de fragments. Il est donc tout naturel que je vienne exposer quelles sont, à mon avis, les critiques que mérite la loi et surtout quels sont les avantages qu'elle nous offre et les espérances qu'elle va nous apporter. (*Très bien!*)

Je le déclare immédiatement, je l'ai déjà dit à l'honorable rapporteur, M. Brindeau : je voterai certainement la loi qui nous est présentée. Pourtant, je lis, dans un rapport présenté par les chambres de commerce des grands ports maritimes : « En principe, nous estimons qu'il serait préférable à tous égards, dût le vote de principe s'en trouver quelque peu retardé, d'insérer dans le texte de la loi les rectifications ou additions que nous considérons comme indispensables. »

Il me semble qu'en bonne logique, c'est ce que l'on devrait faire. Le devoir du législateur est de légiférer, le but d'un décret d'administration publique est d'interpréter. C'est à mon avis une fâcheuse méthode ou, si vous préférez, une fâcheuse absence de méthode que de confier à un décret d'administration publique le soin de faire des lois. (*Très bien! très bien!*)

Mais, nous sommes aujourd'hui en présence du cas particulier d'une loi tout à fait générale. On a attendu pendant tant d'années qu'il serait peut-être abusif de perdre aujourd'hui quelques jours ou quelques semaines. La fin couronnera l'œuvre. Après être allés beaucoup trop doucement, nous irons aujourd'hui beaucoup trop vite. Nous ne pouvons faire autre chose.

Il ne nous reste plus alors qu'une ressource : celle d'obtenir du Gouvernement, au cours des débats, un certain nombre de déclarations qui figureront, sous une forme ou sous une autre, dans le décret d'administration publique. Si elles n'y figurent pas, demanderez-vous ? Alors, dans les moments difficiles, nous nous reporterons au *Journal officiel*, et nous opposerons aux circulaires, aux arrêtés, aux décrets et même aux textes de la loi ce que l'on est convenu d'appeler « l'esprit du législateur ».

Nous voterons donc la loi, même si elle est imparfaite, mais en espérant que l'on y introduira les « apaisements » demandés par les chambres de commerce aux trois points de vue suivants : en premier lieu, maintien du caractère facultatif de la loi ; en second lieu, suppression de la nécessité de faire présenter par le conseil d'administration une liste de trois noms, parmi lesquels le ministre choisira le directeur du port ; en troisième lieu, maintien du principe posé par la loi du 5 janvier 1912, d'après lequel la majorité, dans le conseil d'administration, appartient en droit et en fait à la chambre de commerce du port principal. (*Très bien! très bien!*)

Je ne veux pas revenir brièvement sur la loi du 5 janvier 1912 ; l'honorable rapporteur l'a exposée remarquablement. Vous

vous êtes aperçu, messieurs, que l'intention de ceux qui l'ont présentée, et que l'espoir de ceux qui l'attendaient avec impatience, c'était qu'elle nous apportât une œuvre double : d'abord une œuvre de centralisation locale, puisque l'on remettait aux mains d'un organisme unique tous les services d'exploitation du port ; ensuite, une œuvre de décentralisation administrative, puisque l'on promettait d'arracher cet organisme, le plus possible, à la sujétion du pouvoir central. (*Très bien!*)

Il n'est pas douteux que la première tâche était beaucoup plus facile que la seconde, dans un régime qui a sacrifié à la préoccupation de faire l'unité de la France, tout ce qui était initiative, rapidité et même liberté. Au fond, qu'il s'agisse du projet Millerand ou du projet en discussion, je crois bien que le titre n'est pas tout à fait exact. Au lieu de dire : « autonomie et simplification », il vaudrait beaucoup mieux nous dire : « décentralisation et simplification », en ajoutant que l'on a beaucoup plus simplifié que déconcentré.

Simplifier, c'était déjà beaucoup. A cet égard, le projet de loi méritait déjà bien des éloges. Simplifier, c'était transformer un régime administratif qui, en réalité, a fait mentir l'axiome que nous devons à la sagesse des nations : « Qui va lentement, va sagement ». Il était contraire à toute sagesse de perdre des mois à des procédures compliquées et interminables, et de gaspiller, pour se débrouiller au milieu de règlements touffus et inextricables, un temps si précieux, mais plus particulièrement quand il s'agit de l'outillage des ports. (*Très bien!*)

Nous en avons souffert à Cette, comme les autres. Nos grues flottantes, avaient mis sept ans à venir sur nos quais depuis le jour où elles avaient été reconnues nécessaires, et elles étaient arrivées lorsque le système était démodé complètement. Il avait fallu sept ans pour faire déclarer d'utilité publique un projet de chenal dans l'étang de Thau, ce port admirable que la nature a donné à la France et sur les rivages duquel s'élèvent de vastes établissements industriels qui attendent toujours avec impatience les travaux nécessaires pour que les marchandises soient apportées jusque dans l'intérieur des usines.

Nous avons, en outre, demandé, en 1882, l'aménagement pratique du canal de Beaucaire à Cette. Cet aménagement avait été voté en 1903 à l'heure actuelle, nous attendons encore l'exécution de travaux dont nous avons regretté plus que jamais la non exécution pendant la période si difficile de la guerre.

M. Brager de La Ville-Moysan. C'est la sage lenteur.

M. Roustan. C'est de tout cela que nous souffrons, et c'est pourquoi la Chambre de commerce de Cette a été la seule, je le dis très haut, à accepter le projet de 1912. Certes, elle ne se méprenait pas sur ses imperfections, et elle exprimait son désappointement en face d'un projet qui, non seulement n'apportait pas l'autonomie, mais la dépossédait au profit d'un organisme composé mi-partie de fonctionnaires et mi-partie d'élus. « Mais d'autre part, disait-elle, étant donné que la loi de 1912 a été faite non pas dans l'intérêt d'une chambre de commerce, mais dans l'intérêt national, nous l'acceptons très volontiers. » Je crois que cela, c'était de la bonne politique. L'autre politique a consisté à marquer une hostilité ouverte au projet de 1912. On en a vu les dangers ; on n'en a pas vu les avantages. Il y avait un danger que l'on n'avait pas vu, car si l'on avait alors accepté la loi en essayant d'y introduire toutes les modifications désirables, si, en un mot,

on avait accepté ce que le Gouvernement offrait, on aurait pris la bonne méthode : celle qui consistait à prendre ce qu'on vous donne pour le faire servir à ce qu'on désire.

Au contraire, on s'est opposé nettement à cette loi et les bureaux se sont mis à l'œuvre pour la détruire. Par quel procédé ? Par le procédé traditionnel du décret d'administration publique.

Puisque les chambres de commerce ne les tenaient pas en haleine, ils ont mis quatre années entières pour rédiger le décret ; puisqu'elles n'intervenaient pas, soit par leurs démarches, soit par le communiqué de leurs délibérations, ils se sont arrangés de telle façon qu'au bout du compte, la loi a été tellement modifiée, revue et corrigée que le caractère libéral et novateur que voulait lui donner M. Millerand, a complètement disparu.

Vous savez le reste, messieurs. La guerre a éclaté, on a créé le chef d'exploitation du port, et c'était une excellente mesure. Seulement, ce personnage était un agent du pouvoir central, saluez-le ! Vous allez le voir réapparaitre dans la loi de 1920. Il va s'appeler « directeur d'exploitation du port », mais c'est bien lui, je vous l'assure.

N'est-ce pas que cette histoire est curieuse ? Il faudra lui réserver une place plus tard, soit dans la préface, soit dans le chapitre 1<sup>er</sup> d'un volume sur la décentralisation en France, lorsque des mesures sérieuses et profondes nous permettront de parler réellement de décentralisation et d'autonomie. (*Très bien!*)

Pour maintenir le caractère facultatif de la loi, les chambres de commerce ont demandé, comme le rappelait tout à l'heure M. le rapporteur général, que l'initiative de l'enquête préalable leur fût réservée. Il y avait là évidemment une exagération que nous sommes tous prêts à reconnaître. Du reste, la réponse avait été faite par la chambre de commerce de Cette, en ces termes : « Comment l'Etat abdiquerait-il ses droits entre les mains d'assemblées purement locales, si expérimentées, si dignes de confiance soient-elles ? On ne saurait sans aveuglement revendiquer une indépendance qui, outre qu'elle n'est point dans nos mœurs politiques, ni dans nos traditions, risquerait fort souvent d'être nuisible à ceux qui s'en serviraient et par contre-coup à la nation elle-même. »

Mes chers collègues, une telle modération aurait, semble-t-il, mérité une récompense. Or, la chambre de commerce du port principal ne figure même pas dans le texte de loi que vous avez sous les yeux, lorsqu'il est question de savoir auprès de qui on conduira l'enquête préalable. Vous savez, en effet, qu'on a désigné dans le texte, le comité régional du groupement économique, qui doit être préalablement entendu, et l'honorable M. Brindeau a dit que c'était la seule collectivité apparaissant nominativement pour l'enquête. Notre collègue s'évertue alors à nous prouver que cet oubli, volontaire ou non, n'implique pas que la chambre du port principal ne sera pas entendue dans l'enquête. Sans doute, dit-il en substance, l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1912 ne désignait pas nominativement la chambre de commerce, mais l'article 1<sup>er</sup> du fameux règlement de 1916 nous renvoie à un autre décret de mai 1912, indiquant en effet que la chambre de commerce du port principal doit toujours être entendue. Mais la loi de 1912, le décret de mai 1912, le décret d'administration publique de 1916, tout cela, ce n'est pas le texte que nous avons sous les yeux, c'est-à-dire la loi de 1920.

Et quand M. Brindeau conclut que la concision de la formule employée n'indique nullement que les chambres de commerce seront tenues à l'écart de la pro-

cédure, nous avons le droit de riposter qu'elle n'implique pas davantage qu'elles seront consultées. La concision est une qualité lorsqu'elle sert la précision, c'est un défaut si elle lui est contraire. La concision sans la précision, c'est la porte ouverte à tous les commentaires des décrets d'administration publique, et nous sommes payés pour savoir ce qu'ils valent, bien qu'ils nous apportent le présent de la prose administrative. (*Très bien! très bien!*)

**M. Dominique Delahaye.** C'est le bon plaisir administratif. Après avoir tant médité du bon plaisir du roi, on le réédite.

**M. Flaissières.** Pourvu qu'on ne réédite pas le roi, c'est l'essentiel! (*Rires.*)

**M. Dominique Delahaye.** Ce serait beaucoup plus heureux.

**M. Roustan.** Je voudrais très sincèrement partager l'optimisme de l'honorable M. Brindeau; je voudrais croire, comme lui, que les ministres et ceux qui les inspirent, seront très bienveillants, très équitables, « que dans la majorité des cas », dit-il — prenez garde à la minorité, mon cher collègue — « ils seront toujours prêts à donner satisfaction à tout le monde, à faire disparaître les divergences, à dissiper tous les soupçons, même sur la question de principe ». Prenez garde encore! il s'agit du principe d'indépendance à l'égard du pouvoir central, et d'une lutte séculaire où celui-ci s'est toujours montré vainqueur: il considérera toujours toute concession comme une véritable défaite.

Je voudrais aussi être persuadé, mon cher collègue, que l'antagonisme entre les ponts et chaussées et les Chambres de commerce a presque complètement disparu aujourd'hui. J'ai, dans mon dossier, un certain nombre de lettres: je ne vous les lirai pas, elles font un très grand éloge des ponts et chaussées, elles parlent avec admiration de ce corps d'élite, composé de gens charmants, distingués, d'agents d'exécution de premier ordre, qui seraient parfaits s'ils voulaient se restreindre à leur rôle d'agents d'exécution, mais qui heurtent constamment les hommes d'affaires parce que ceux-ci, tout en reconnaissant qu'ils n'ont aucune compétence pour l'exécution des travaux, veulent être les premiers et quelquefois les seuls à juger de leur nécessité et de leur utilité. (*Très bien! très bien!*)

**M. Flaissières.** C'est parfaitement exact.

**M. Roustan.** Ces faits, et bien d'autres encore, m'empêchent de partager l'optimisme de notre distingué rapporteur. Voilà pourquoi, tout en reconnaissant que le ministre doit garder le droit de mettre en branle *proprio motu* la loi qui nous est présentée, j'aurais voulu que le texte reconnu à la chambre de commerce du port principal le droit d'être consultée en tout état de cause. Les paroles s'envolent, les écrits restent. J'aurais voulu voir dans le texte, au lieu de la désignation du comité économique régional que je ne connais pas encore, la mention de la chambre de commerce, que je connais parfaitement et dont j'apprécie les services.

**M. Jules Delahaye.** Vous n'êtes pas le seul à le désirer.

**M. Roustan.** Examinons maintenant d'une façon très brève ce qui a trait à la création du directeur du port. J'ai déjà montré que c'était, sous une autre appellation, l'ancien chef d'exploitation du port.

Que, dans des circonstances exceptionnelles comme l'état de guerre, le chef d'exploitation du port ait rendu les plus grands services, personne ne saurait le nier. Il avait, du reste, à sa disposition des armes formidables: la contrainte et la réquisition.

Je ne vais donc pas jusqu'à partager l'avis des chambres de commerce qui affirment que si la loi de 1912 avait été appliquée deux ans avant la guerre, le conseil, ayant dans ses mains l'ensemble des services aux termes mêmes de la loi, « aurait fait aussi bien pour assurer l'utilisation la plus économique et la plus rationnelle des capacités réceptives des ports. »

Mais la guerre est finie. L'heure est venue d'ouvrir le champ très large aux énergies locales et aux initiatives personnelles. Or, l'autorité du conseil était une autorité décentralisatrice. L'autorité du directeur du port est une autorité centralisatrice; aussi, l'on comprend très bien que l'on reproche au projet de loi d'avoir réalisé l'unité des services du port, non pas au profit d'un conseil régional, mais au bénéfice du pouvoir central, représenté par un fonctionnaire nommé par le ministre.

En somme, que nous le voulions ou non, il y a eu des difficultés très grandes, des discussions qui ont duré très longtemps sur la formule dont je vais parler: on proposait, en effet, d'insérer dans la loi la phrase: « L'administration du port est assurée par un conseil assisté d'un directeur ». Mais on a maintenu la formule primitive: « L'administration du port est assurée par un conseil et par un directeur. » Ce directeur, souvent étranger à la vie régionale, et qui devra son autorité non moins à sa valeur incontestable qu'au pouvoir dont il sera revêtu, sera nécessairement considéré comme un délégué chargé de représenter dans la région les idées du pouvoir central. Je me demande s'il n'y aura pas là des susceptibilités froissées, de heurts que, du reste, M. le rapporteur a parfaitement prévus.

Sans doute, le rapport n'en parle que pour nous indiquer que, comme dans toutes les comédies bien faites, cela finira par s'arranger. Le ministre fera passer le bien public avant l'intérêt de son agent et le conseil pourra diminuer les appointements de son directeur et le décider ainsi à transporter ailleurs ses pénates. Mais, il y a des hypothèses beaucoup moins réjouissantes. On a défini le directeur du port « le représentant du conseil d'administration et le représentant du Gouvernement », car Floridor, c'est Célestin. (*Sourires.*)

Cruelle alternative le jour où, dans la conscience d'un seul homme, Floridor et Célestin feront entendre simultanément leur voix!

Dans cette casuistique administrative, j'ai peur qu'il y ait alors bien des problèmes difficiles et des cas bien embarrassants.

On a fait mieux, messieurs, et ce directeur du port, on l'a ainsi défini: « Il a un double caractère et il peut être comparé à une sorte de préfet du port. »

Comparaison tout à fait fautive et qui fait mieux ressortir, à mon sens, le danger de cette dualité et le vrai sens de cette création, car un préfet n'a pas, que je sache, un double caractère et il est étrange que l'on vienne parler de décentralisation lorsque l'on a doté le port d'un préfet qu'il ne connaissait pas! Ajoutez que ce préfet du port aura dans ses attributions le service de police et le service des places à quai...

**M. Guilloteaux.** Ce sont les attributions du pouvoir exécutif.

**M. Roustan.** C'est entendu, mon cher collègue, mais il est à la fois le représentant du conseil et celui du pouvoir central et c'est là que réside le défaut du projet.

Je suis persuadé que, dans presque tous les cas, il n'y aura pas de graves difficultés, mais je suis bien obligé de me faire ici l'interprète de ceux qui estiment qu'il pourrait s'en produire.

Voici, messieurs, ce qu'a écrit le prési-

dent d'une chambre de commerce: « La création d'un directeur du port est inutile, car l'unité qu'elle apportera, le conseil du port la réalise, et elle est dangereuse, parce que cette unité s'accompagnerait de l'omnipotence d'un fonctionnaire ne relevant que du pouvoir central. »

Inutile, dangereuse, dans tous les cas? Non, et la preuve, c'est que les chambres de commerce sont prêtes à faire sincèrement et loyalement l'expérience de ce directeur du port que vous leur proposez. Mais il me semble que ce n'est pas trop demander que de leur accorder, du moins dans certaines circonstances, le droit de ne présenter qu'un seul nom si elles jugent cette procédure préférable.

M. Brindeau a estimé que ce serait très juste et très raisonnable lorsque le ministre consulté ne croira point devoir exiger l'accomplissement de cette formalité de la présentation des trois noms. Nous aurions mieux aimé, mon cher collègue, un droit qui fût consacré par un texte qu'une faveur qui sera due à la bienveillance du ministre. Je demande, en tout cas, à M. le sous-secrétaire d'Etat — et je suis sûr qu'il ne nous le refusera pas — de faire ici des déclarations nettes et qui engagent ses successeurs. (*Très bien!*)

Même remarque en ce qui concerne la composition du conseil d'administration, le mode de nomination et le nombre de ses membres. Ici, il y aurait une véritable injustice à ne pas reconnaître les efforts qui ont été tentés pour corriger les imperfections des projets antérieurs. M. Brindeau a bien fait d'insister sur les deux innovations essentielles: d'abord la variété du nombre des membres du conseil suivant l'importance du port, puis l'introduction, dans le conseil d'administration du port, de membres désignés par les chambres régionales de commerce.

La chambre de commerce d'un port principal ne verra évidemment pas d'un mauvais œil qu'on lui adjoigne des membres tirés des chambres de commerce voisines; mais la chambre de commerce du port principal réclame que la majorité lui soit acquise dans tous les cas. M. Brindeau a essayé de vous montrer quel effort avait été fait pour donner satisfaction à ce vœu légitime. Or, si je reprends les chiffres de M. Brindeau — et je le prie de m'arrêter si je me trompe — voici les proportions, si je m'en tiens aux seuls membres désignés par la chambre de commerce du port principal: 3/9, 6/15, 9/21. Mais M. Brindeau a dit avec raison qu'il faut tenir compte des membres nommés par décret sur les listes de présentation établies par les chambres de la région et les ajouter aux membres précédents. J'arrive alors aux proportions suivantes: 4/9, 8/15, 12/21.

Il en résulte d'abord que la chambre du port principal n'aura jamais la majorité; ensuite, que, si l'on fait le bloc des représentants de la chambre de commerce du port principal et des chambres de commerce de la région, c'est encore la minorité dans les petits ports, soit 4/9 et, dans les ports moyens et les grands ports, c'est une majorité précaire, d'autant plus que vous ne pouvez pas affirmer qu'en raison de l'éloignement, les membres des chambres de commerce régionales iront chaque fois siéger à la chambre de commerce du port principal. (*Très bien!*)

Il est vrai que l'on nous a dit: « Vous n'ajoutez ni le conseiller général, ni le représentant de la municipalité, ni l'ouvrier du port. » Mais rien ne nous autorise à conclure que ces trois membres seront toujours du côté de la chambre de commerce du port principal. C'est pourquoi l'honorable M. Brindeau a lui-même déclaré qu'on au-

rait pu souhaiter — je le cite textuellement :

« Que le droit de représentation d'un autre tiers des membres à désigner par décret fût attribué à la chambre de commerce du port principal, les représentants de l'administration des finances et ceux des réseaux de chemins de fer pouvant seuls, par exemple, être nommés par le Gouvernement sans aucune présentation. »

Ici encore ce sont des affirmations verbales qui ont apporté les apaisements que nous demandions. M. Claveille a affirmé que, dans la pratique, le Gouvernement consulterait les membres de la chambre de commerce du port principal pour la désignation des membres non-fonctionnaires, dont le choix lui est exclusivement réservé. Il a parlé pour aujourd'hui et pour demain ; mais qui nous répond d'après-demain ? Ce sont toujours les mêmes promesses. C'est toujours la même incertitude, la même bonne volonté indiscutable, sincère et loyale, la même affirmation d'une bonne volonté administrative qui s'appliquera à faire disparaître les difficultés et surtout à corriger la loi en lui faisant dire ce qu'elle n'a pas dit. Nous aurions mieux aimé qu'elle le dit expressément. En cette occasion, le moindre grain de mil ferait bien mieux notre affaire, je veux dire la moindre phrase bien claire et bien française, ne donnant lieu à aucun malentendu et n'étant sujette à aucune interprétation. (*Très bien ! très bien !*)

Voilà, messieurs, quelques critiques générales sur ce qui, dans la loi que nous allons voter, et que je vais voter, concerne l'autonomie.

En ce qui concerne la simplification, je le répète en toute franchise ; les articles qui vous sont proposés vous apportent des progrès si évidents qu'ils suffiraient à eux seuls à nous faire voter la loi de très bon cœur.

Une seule réserve importante à mes yeux : les délibérations relatives aux projets et travaux apportant des modifications « essentielles » dans les ouvrages existants ou nécessitant une contribution de l'Etat ne deviennent exécutoires qu'après décret rendu en conseil d'Etat et à la suite d'une enquête, lorsque la part de l'Etat est comprise entre 1 et 10 millions.

Je ne suis pas de ceux qui pensent qu'il faut réduire à rien la part de l'Etat ; l'Etat a des préoccupations tout à fait élevées, il a la préoccupation de l'intérêt général. D'autre part, le devoir de payer entraîne nécessairement le droit de contrôler.

Voilà pourquoi la chambre de commerce de Cette disait, dans sa délibération du 8 septembre 1909 :

« L'Etat a le devoir de veiller à l'entretien et à l'administration d'un domaine qui n'appartient pas seulement aux populations qui l'habitent, mais qui fait partie du domaine national. Le pays tout entier, en effet, est intéressé, et pas seulement les habitants du port, à la bonne administration et au bon entretien de cet outil nécessaire à la prospérité générale. »

Mais elle ajoutait :

« L'autonomie véritable ne saurait se comprendre sans le droit d'initiative pleine et entière en matière de travaux neufs et, par suite, sans des capacités financières étendues, sauf accords à intervenir avec l'Etat en matière de travaux comportant sa participation. Or, la loi est catégorique sur ce point : les travaux entraînant des changements essentiels et comportant une participation financière de l'Etat resteront soumis à la décevante procédure actuelle. »

Je ne suis pas aussi sévère. Je demande tout simplement que le mot « essentiels » ne soit pas une barrière que l'on dresserait devant les initiatives locales, et je vous

pose cette question, mes chers collègues : étant donné le prix de toutes choses, quel est, à l'heure actuelle, le travail sérieux qui ne demandera pas au moins 1 million de participation de l'Etat ?

Le domaine de la papeterie va, désormais, évidemment se restreindre...

M. Flaissières. Oh ! je fais toutes réserves ! (*Sourires.*)

M. Roustan. ...je souhaite que, dans les provinces qui lui sont réservées, la papeterie soit moins encombrante et moins envahissante.

La chambre de commerce de Nantes déclarait :

« Ces travaux doivent être rapidement conçus et avec une clairvoyance hardie des nécessités de l'avenir. L'initiative devrait en appartenir à ceux qui, par leur situation, par le milieu dans lequel ils vivent, par leurs opérations journalières, par les comparaisons incessantes qu'ils sont appelés à faire, par leur connaissance plus nette des réalités, sont plus particulièrement indiqués pour en être les inspirateurs. »

Initiatives, inspirations, toutes les formes de l'activité régionale ne pourront s'épanouir spontanément que le jour où l'Etat se bornera à son véritable rôle, qui est un rôle de surveillance et de vérification (*Très bien !*), le jour où l'Etat appliquera la formule donnée par Anatole France : « Que fut l'Etat jusqu'ici ? une direction ; que doit-il être ? un contrôle. » (*Très bien ! très bien !*)

« Nous persistons à penser, lisons-nous dans l'un des bulletins de l'association française pour le développement des travaux publics, que, en matière d'outillage et de commerce maritimes, c'est l'autonomie et la liberté qui garantissent la satisfaction la plus rapide et la plus économique des besoins. L'Etat, tout en poursuivant une politique d'ensemble, ne devrait pas sortir de sa fonction de contrôle, de police et d'aide financière. »

Un jour viendra, messieurs, où l'Etat ne sortira pas de sa fonction. Le projet actuel prépare ce jour. Où la liberté est un peu, c'est beaucoup, c'est même tout : on ne mesure pas sa part à la liberté, qui finit, tôt ou tard, par renverser tous les obstacles et par triompher de toutes les résistances.

Voilà pourquoi, si imparfaite que soit cette loi, il faut la voter, la voter des deux mains. Elle apporte à la France qui, courageusement, veut se relever de ses ruines, plus que des réformes immédiates ; elle fait naître des espérances qui ne seront pas déçues.

En relisant le rapport de l'honorable M. Brindeau, auquel je voudrais, en finissant, apporter encore un très sincère hommage (*Très bien !*), en relisant son chapitre intitulé : « Historique du régime administratif des ports », je me souvenais du mot fameux de M<sup>me</sup> de Staël : « La liberté est ancienne, c'est le despotisme qui est nouveau ». Depuis 1811, il y a plus d'un siècle que Napoléon I<sup>er</sup> a signé les décrets dont M. Brindeau nous parlait tout à l'heure. Un siècle en France, pour le despotisme centralisateur, c'est beaucoup, et je puis dire aujourd'hui : Le despotisme est ancien, c'est la liberté qui est nouvelle. Elle est nouvelle parce qu'elle est éternellement jeune et c'est elle qui donnera la prospérité à nos ports, à notre commerce et à notre navigation. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements sur un grand nombre de bancs. — L'orateur, en regagnant sa place, reçoit les félicitations de ses collègues.*)

M. Claveille, président de la commission. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Messieurs, je n'ai pas l'intention de vous retenir longtemps ; mais l'honorable orateur qui descend de cette tribune a critiqué si injustement, à mon avis, l'institution du directeur du port, que je me permets de venir la défendre. Au fond, d'ailleurs, je le remercie d'avoir bien voulu donner son adhésion totale à la loi.

M. Roustan. Parfaitement !

M. le président de la commission. Par conséquent, nous serons tout à fait d'accord sur les conclusions. Mais j'ai la prétention, car c'est moi qui ai préparé le projet de loi qui vous est soumis, d'avoir mis dans ce projet des idées extrêmement libérales et décentralisatrices. Je ne voudrais pas que quelqu'un pût croire que j'aie eu une arrière-pensée et que j'aie voulu retirer d'une main ce que je donnais de l'autre.

M. Roustan. Personne ne l'a prétendu, ni même insinué.

M. le président de la commission. Je sais bien quelle est votre opinion personnelle, mon cher collègue, mais, comme vos paroles seront lues et appréciées par les chambres de commerce et toutes les personnes qui s'intéressent à la question si importante des ports, vous me permettrez de dire quelques mots sur la création du directeur du port.

Pendant la guerre, on a institué — je puis dire que j'ai institué — le chef d'exploitation du port. M. Roustan a reconnu que cette institution avait permis de réaliser beaucoup de progrès et rendu les plus grands services.

M. Roustan. C'est vrai.

M. le président de la commission. La guerre est terminée aujourd'hui. Faut-il, oui ou non, maintenir un directeur à la tête du port ?

Je vous rappellerai simplement que, à propos du vote de la loi de 1912, qui régit actuellement les ports de commerce et n'a jamais été appliquée, un de nos anciens collègues, l'éminent et regretté M. Peytral, mon prédécesseur immédiat à la présidence de la commission de l'outillage national, a fait un rapport extrêmement intéressant, lequel concluait, lui aussi, au vote de la loi, mais tout en faisant des critiques. L'une de ces principales critiques portait sur la non-institution d'un directeur de port. J'ai cru devoir lui donner satisfaction, parce que, au fond, il avait, lui, avant la guerre, prévu l'avenir et reconnu la nécessité d'installer un directeur dans chaque port. Il ne faut pas oublier qu'actuellement il y a dans les ports un grand nombre d'administrations qui ne sont pas du tout sous l'autorité de la chambre de commerce. J'en ai la liste, je ne la lirai pas, mais tous les ministres, ou à peu près tous, ont des représentants en ce moment-ci dans les ports : les douanes, le domaine, le pilotage, l'inscription maritime et beaucoup d'autres. Ce que nous avons voulu — et c'est le point capital de la loi — c'est, tout d'abord, que le directeur du port, pour toutes les matières rentrant dans les attributions du conseil d'administration du port, c'est-à-dire pour tout ce qui concerne l'entretien, l'exploitation et les travaux en général, fût placé sous l'autorité du conseil d'administration. Par conséquent, je ne retire absolument rien aux organismes locaux, puisque, en réalité, je dis que tout ce qui, aujourd'hui, de près ou de loin, rentre dans les attributions des chambres de commerce sera placé sous l'autorité du directeur ; mais celui-ci dépendra pour tout cela du conseil d'administration et sera placé sous ses ordres.

Ce directeur aura en outre, dans l'intérêt, du port et, pour les questions générales

d'exploitation, autorité sur les autres services publics qui ne dépendent actuellement que de Paris.

Messieurs, on demande constamment la décentralisation. Reconnaissez que le projet actuel, que je suis heureux d'avoir présenté, est peut être le premier dans le sens d'une décentralisation véritable. Il est donc impossible de soutenir que je me suis fié à des apparences et qu'en fait on a retiré d'une main ce que l'on donnait de l'autre.

**M. Roustan.** Mais non !

**M. le président de la commission.** Le directeur du port sera l'agent du conseil d'administration pour toutes les matières, sans aucune exception, qui entrent dans les attributions de ce conseil. Mais, en plus, pour faciliter la bonne exploitation, il aura l'autorité sur les administrations qui dépendent en ce moment-ci des organismes centralisateurs, c'est-à-dire de Paris. Il aura, par conséquent, une autorité qui n'appartient à personne aujourd'hui dans les ports considérés, ce qui, à mon avis, facilitera singulièrement les opérations. Vous devriez me remercier d'avoir réalisé ce progrès énorme !

L'expérience m'a montré qu'un chef unique était indispensable au bon fonctionnement des ports.

On dit, quelquefois, qu'il y a cinq ou six ministères qui s'occupent des ports. C'est exact. Vous aurez beaucoup de peine à changer les ministères et leurs attributions. Mais, lorsque les ministres intéressés auront un représentant unique dans chaque port, pouvant correspondre directement avec eux, assistant aux séances du conseil d'administration, renseignant ce dernier sur toutes les affaires qui, aujourd'hui, viennent en dehors de lui directement à Paris, on aura réalisé un progrès extrêmement sensible.

Il y a un autre point du discours de M. Roustan au sujet duquel je tiens à dire quelques mots.

Notre honorable collègue a parlé de l'antagonisme qui existe quelquefois entre les ponts et chaussées et l'administration du port. Vous permettrez à un homme qui a fait toute sa carrière dans les ponts et chaussées de répondre sur ce point : —

L'administration des ponts et chaussées a quelques défauts. Eh ! messieurs, même dans le Sénat, qui n'en a pas ! (Sourires.)

Cela ne veut pas dire que l'esprit des ponts et chaussées ne se soit pas adapté aux nécessités modernes et aux besoins que représentent l'outillage et l'établissement d'un port. Je peux affirmer le contraire. Dans tous les cas, même pour répondre à ce semblant d'objection, je peux vous montrer le libéralisme peut-être excessif dont j'ai fait preuve dans la préparation du projet qui vous est soumis. Je n'ai pas voulu, malgré les sollicitations dont j'ai été l'objet, spécifier que le directeur du port serait pris exclusivement dans le personnel des ponts et chaussées. J'ai laissé au conseil d'administration la faculté de prendre le directeur parmi tous les hommes compétents, qu'ils sortent de l'école des ponts et chaussées, de l'école centrale, de l'école des mines ou d'ailleurs.

**M. Roustan.** Il sera difficile, pratiquement, de le prendre en dehors du corps des ponts et chaussées.

**M. le président de la commission.** J'ajoute que le conseil d'administration pourra donner à son directeur les appointements qu'il jugera convenable : c'est un point capital qui n'a peut-être pas été suffisamment aperçu.

On s'est plaint, à juste raison, quelquefois, qu'un fonctionnaire, quand il arrivait au grade d'ingénieur en chef ou d'inspecteur

général, devait s'en aller ailleurs pour avoir de l'avancement.

Nous voulons que ce directeur puisse être pris à n'importe quel grade dans l'administration des ponts et chaussées. Les appointements seront ceux que fixera le conseil d'administration. Je m'en rapporte à son équité. Quand un conseil se trouvera en face d'un homme capable, il ne regardera pas au rang qu'il occupait comme fonctionnaire et lui donnera les appointements convenables, voulant, par là, l'attacher mieux à son emploi.

Donc, messieurs, n'ayez aucune crainte, vous avez le moyen de choisir un directeur en dehors de l'administration. Je suis convaincu, d'ailleurs, qu'il sera généralement pris dans les ponts et chaussées, parce que les représentants de cette administration ont rendu de grands, d'éminents services, spécialement pendant la guerre.

Je me résume, messieurs. Le projet de loi qui vous est soumis offre un avantage considérable. D'abord, il est décentralisateur, ensuite, il permettra d'exécuter, peut-être, les travaux des ports avec une formule nouvelle. La guerre terminée, la France a le devoir de développer et d'augmenter son outillage économique ; les ports doivent occuper, dans cet outillage, la plus grande place. Toutefois, les discussions qui se sont produites à cette tribune et dans l'autre Assemblée vous ont fait apparaître qu'il n'était pas toujours commode d'obtenir les ressources financières indispensables au développement de cet outillage économique.

Si je m'étais attendu à prendre la parole au cours de cette séance, je vous aurais apporté le rapport rédigé par l'honorable M. Dior, rapporteur du budget des ports à la Chambre, budget que vous aurez à examiner bientôt. M. Dior s'élève avec une certaine vivacité contre la pénurie des crédits ouverts à ce budget. « Les crédits du chapitre 36 — déclare-t-il — seront notablement insuffisants pour maintenir nos établissements maritimes en état de remplir leur rôle si important dans notre ravitaillement national. » Et par une statistique, d'ailleurs très bien faite, M. Dior montre qu'en marchant avec les crédits compris dans le budget de 1920 pour les travaux neufs, on mettra de trop longues années à réaliser les améliorations reconnues indispensables.

Messieurs, la décentralisation que nous favorisons ainsi par l'institution d'un organisme local comprenant un certain nombre d'éléments régionaux, pourvu d'attributions financières très étendues, permettra d'obtenir, à côté des subventions de l'Etat, toutes les ressources nouvelles que donne une exploitation vraiment industrielle. C'est là un point capital ! (Très bien ! très bien !)

Le conseil d'administration aura donc la possibilité de créer des ressources, de faire ce que font tous les industriels disposés à accroître leurs installations. Il aura la faculté d'améliorer son outillage dans des proportions considérables, en faisant appel le moins possible au budget de l'Etat. Car, si, dans l'avenir, d'autres méthodes n'étaient pas envisagées, nous assisterions peut-être, étant donnée la situation financière, non pas à un arrêt dans les travaux, mais une marche tellement lente qu'elle serait préjudiciable aux intérêts publics. Le conseil d'administration peut prendre toutes les initiatives, il peut même en principe exécuter tous les travaux concevables, s'il ne fait pas appel aux subventions de l'Etat. Vous admettez bien que, si une subvention est demandée à l'Etat celui-ci doit avoir un droit de regard, dans les formes les plus raisonnables, sur les opérations projetées.

Vous avez ajouté, monsieur Roustan — et

je vous en remercie — que, dans un deuxième chapitre, des règles spéciales avaient été édictées en vue de simplifier les formalités.

**M. Roustan.** C'est excellent.

**M. le président de la commission.** On parle souvent de simplifications ; on nomme parfois des commissions dans le but d'en introduire. Or, l'administration des travaux publics, qui est si bien représentée sur les bancs du Gouvernement, a été la première, je crois, à vous proposer des simplifications aussi importantes. Cela fera tâche d'huile, je l'espère, et nous pourrons avoir bientôt le plaisir de trouver des mesures analogues dans d'autres projets qui vous seront soumis. (Vifs applaudissements.)

**M. le président.** La parole est M. Babin-Chevaye.

**M. Babin-Chevaye.** Messieurs, je demande au Sénat la permission de présenter de très courtes observations d'ordre général sur le projet de loi soumis à ses délibérations, observations d'autant plus courtes que les discours très éloquents que nous venons d'applaudir ont singulièrement facilité ma tâche.

Le projet de loi dont M. le rapporteur général vous a exposé les grandes lignes avec une compétence à laquelle je tiens, moi aussi, à rendre hommage, doit modifier profondément le régime des ports maritimes de commerce en leur conférant la personnalité civile et en confiant leur direction à un organisme local appelé à fonctionner dans des conditions tout à fait nouvelles. L'importance même de ces innovations et la gravité des conséquences qui peuvent en résulter font ressortir la nécessité d'une prudence toute particulière dans leur préparation.

Certes, on ne saurait méconnaître les avantages que nos ports maritimes pourraient retirer d'une meilleure utilisation de tous les efforts et d'une coordination effective des éléments multiples dont dépend leur développement qui intéresse à un si haut point la prospérité du pays tout entier. Mais la réalisation de ces heureux résultats se trouve subordonnée à trois conditions fondamentales : suppression des entraves administratives susceptibles de paralyser les meilleures initiatives ; facilités à donner à une décentralisation capable d'assurer la solution pratique et rapide des difficultés qui se présentent journellement dans la gestion d'un grand port ; enfin, admission à cette gestion des représentants les plus qualifiés des intérêts en jeu. En un mot, pour employer la formule très heureuse de M. le président de la commission : il faut donner à la gestion des ports un caractère industriel. (Très bien !)

Ces conditions se trouvent-elles assurées, par les dispositions du projet de loi, d'une manière qui nous donne toute garantie ? Il nous a semblé, qu'à cet égard, certaines réserves s'imposaient et des réserves sérieuses. Elles auraient pu se traduire sous forme d'amendement qu'avec plusieurs de nos collègues nous étions tout disposés à présenter et à soutenir.

Si nous ne l'avons pas fait, c'est pour répondre au désir exprimé par le Gouvernement de procéder sans retard à la mise en application de la loi ; d'ailleurs, au cours de nos entretiens avec lui, le très distingué rapporteur, M. Brindeau, a bien voulu nous fournir des explications fort utiles et dont nous le remercions, explications suivies des déclarations si intéressantes qu'il vient de formuler à cette tribune.

Nous sommes donc prêts à accepter le texte tel qu'il est présenté ; nous sommes prêts à voter la loi si, comme nous l'espé-

rons, nous pouvons obtenir des déclarations de nature à dissiper complètement les inquiétudes dont nous avons reçu, de divers côtés, les manifestations les plus sérieuses.

M. le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande a bien voulu donner à cet égard, aux représentants de divers ports, des encouragements dont nous lui sommes reconnaissants. Je crois pouvoir m'en autoriser pour lui présenter une demande.

Au cours de la discussion des articles, des questions précises vont être présentées par certains de nos collègues sur des dispositions particulières. Afin d'éviter tout malentendu et surtout d'empêcher le retour des regrettables surprises que nous avons eu à déplorer lors de la publication du règlement d'administration publique relatif à la loi de 1912, nos commettants estiment que, pour donner aux légitimes préoccupations des chambres de commerce maritimes tous les apaisements désirables, il est indispensable de faire insérer dans le règlement d'administration publique qui doit être annexé à la nouvelle loi des dispositions conformes aux observations qui vont être présentées.

Nous avons donc le plus vif désir de voir le Gouvernement donner à ses réponses un caractère nettement interprétatif. Cela nous paraît indispensable pour ne laisser place à aucune hésitation et à aucune incertitude dans la préparation des mesures destinées à l'application des dispositions votées par le Parlement. Cela nous semble indispensable pour que la nouvelle loi puisse répondre utilement aux besoins de nos ports et contribuer ainsi, d'une manière efficace, au développement, au relèvement économique et au bien général du pays. *(Très bien ! et applaudissements.)*

M. Flaissières. Je demande la parole.

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

M. Flaissières. Messieurs, en quelques mots, simplement, je tiens à exprimer à M. le rapporteur tous mes remerciements pour l'affabilité, l'attention avec lesquelles il a bien voulu écouter les observations apportées au nom du conseil municipal de Marseille.

Au nom même de cette personne morale importante, je viens indiquer ici que je voterai les conclusions intégrales de M. le rapporteur. Si, en effet, le projet de loi appelle des améliorations, il constitue, dès maintenant, un progrès considérable. Retarder de quelques jours seulement, renvoyer notre projet de loi modifié à la Chambre, constituerait un retard matériel extrêmement fâcheux par ses conséquences.

Dans la suite, comme l'a demandé la municipalité de Marseille, une part plus large pourra être faite aux représentants du conseil municipal du port principal de la région circonscrite par la loi. Pour l'instant, je me rallie pleinement aux conclusions de M. le rapporteur, et j'en prends texte pour exprimer à M. le président de la commission et à M. le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande tous les remerciements qui leur sont dus par les ports dont il vient d'être question. *(Très bien !)*

M. le président. La parole est à M. le sous-secrétaire d'Etat des ports, de la marine marchande et des pêches.

M. Bignon, sous-secrétaire d'Etat des ports, de la marine marchande et des pêches. Messieurs, le discours prononcé par l'honorable M. Brindeau, auquel vous avez tous souscrit et applaudi très légitimement, son rapport si clair, si lumineux et en même temps si précis, venant après celui si complet, si intéressant de M. le député Crolard ;

enfin, les paroles qui ont été prononcées par l'honorable M. Claveille, président de la commission et auteur même du projet, me dispensent de tout commentaire. J'ai même l'intention de supprimer certaines des observations que je me proposais de présenter au Sénat, car je ne pourrais que renouveler celles que vous venez d'entendre.

J'arrive immédiatement aux déclarations qu'on a sollicitées du Gouvernement et qu'attendent les membres de la haute Assemblée et surtout les représentants nombreux des chambres de commerce qui font partie du Sénat. J'ai consigné par écrit les principales observations qui ont été présentées par les chambres de commerce maritimes, auxquelles, par voie d'interprétation, je pense pouvoir donner largement satisfaction. J'estime que, dans un débat de cette importance, il importe d'éviter les hasards de la parole et de bien définir sa pensée. C'est certainement ce que le Sénat attend de moi. *(Très bien ! très bien !)*

Je vais prendre successivement les observations présentées par les chambres de commerce maritimes. En même temps que je citerai l'objection, je donnerai la réponse :

Ces objections portent sur cinq points principaux :

« Les chambres de commerce maritimes, après avoir constaté que le texte voté par la Chambre des députés, a rétabli en faveur de la chambre de commerce du port principal, le droit de désigner certains membres du conseil d'administration, demandent que le comité régional du groupement économique, dont les intérêts pourraient éventuellement être contraires à ceux du port principal, ne soit pas consulté lors de l'enquête à laquelle sera soumis le projet d'autonomie. »

A ceci je réponds que le fait de n'avoir pas, à l'article 1<sup>er</sup> visé, explicitement la chambre de commerce — et je suis en complet accord avec l'honorable rapporteur M. Brindeau — ne veut pas dire que cette assemblée ne sera pas consultée. Je suis d'accord avec la commission pour déclarer que la consultation aura lieu au cours de l'enquête qui se fera dans les formes fixées par le décret du 12 mai 1912, ainsi que cela a été prévu par le règlement d'administration publique du 16 mars 1916. La chambre de commerce sera appelée à donner son avis ; elle pourra également être entendue par la commission d'enquête dans laquelle, du reste, elle est toujours représentée.

Sur le second point, les chambres de commerce maritimes demandent au Gouvernement de déclarer qu'un port ne pourra être doté de l'autonomie que sur l'initiative de la Chambre de commerce intéressée. Je déclare que le nouveau régime ne sera pas institué, ne pourra être institué sans que la chambre de commerce ait été consultée. Il faut bien reconnaître, toutefois, et vous en conviendrez avec moi, que les ports maritimes de commerce, tout au moins certains d'entre eux, comme Dunkerque, le Havre, Rouen, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux, Marseille, n'offrent pas seulement un caractère local ou régional, mais un caractère d'intérêt national, comme ils l'ont très largement démontré pendant la guerre. *(Très bien !)* Dans ces conditions, chacun doit admettre que la loi réserve au Gouvernement son droit de souveraineté et son entière liberté de décision ; personne n'accepterait, en effet, qu'une assemblée locale, aussi respectable fût-elle — et je sais quel respect on doit aux chambres de commerce, je fais partie moi-même depuis trente et un ans de l'une d'entre elles — pût faire échec à l'adoption d'une mesure qui serait jugée utile ou conforme à l'intérêt général du pays.

Sur le troisième point, les chambres de commerce demandent qu'il soit établi que le conseil d'administration gardera une action prépondérante sur la nomination du directeur ou sur sa révocation en cas de conflit. J'ai entendu, il y a quelques instants les observations si justes de l'honorable M. Claveille ; j'ai entendu également les observations si intéressantes de l'honorable M. Roustan, et j'apporte au Sénat la déclaration suivante, au nom du Gouvernement.

L'article 8 du projet de loi dit que le directeur du port sera nommé par un décret sur la proposition du ministre des travaux publics et choisi sur une liste de présentation de trois candidats établie par le conseil d'administration du port. Le directeur ne pourra être relevé de ses fonctions que par décret rendu après avis ou sur la proposition du conseil d'administration. Le directeur — M. Roustan l'a dit — a un double rôle : il est l'agent d'exécution du conseil d'administration et il est en même temps l'agent du pouvoir central. Par analogie, la situation du directeur par rapport au conseil d'administration ressemble à celle d'un préfet vis-à-vis du conseil général ou de la commission départementale. Il n'est pas probable qu'un ministre, soucieux avant tout du bon fonctionnement d'un service public, se plaise à entretenir un conflit avec un conseil d'administration qui voudrait voir remplacer le directeur. D'ailleurs, il y a, ainsi que l'a dit M. Brindeau, *l'ultima ratio*, la diminution ou la suppression du traitement.

M. Roustan. D'une partie.

M. le sous-secrétaire d'Etat. D'une partie ou de la totalité du traitement. Par conséquent, cela suffirait pour appuyer efficacement la demande du conseil d'administration.

Dans ces conditions, les craintes des chambres de commerce ne me paraissent nullement fondées.

J'en arrive maintenant à la quatrième objection qu'elles ont présentée. Elles demandent que la majorité appartienne aux représentants directs ou indirects de la chambre de commerce du port principal. D'après le projet de loi, les chambres de commerce doivent avoir tout apaisement. Le nombre des membres du conseil désignés par la chambre du port principal sera de trois pour un conseil de neuf membres, de six pour un conseil de quinze et de neuf pour un conseil de vingt et un. Si vous ajoutez, pour chaque cas, le conseiller général, le conseiller municipal et l'ouvrier du port qui représentent les éléments locaux, le conseil comprendra de la sorte six membres locaux sur un total de neuf, neuf sur un total de quinze et douze sur un total de vingt et un. L'élément local, on le voit, aura donc toujours la majorité ; par conséquent, la chambre de commerce du port sera maîtresse de l'élection du président.

Cinquième point : outre les observations que je viens de résumer et qui émanent du groupement des chambres de commerce, le président de la chambre de commerce de Marseille a demandé quelle serait, dans le nouveau régime, la situation des chambres de commerce concessionnaires d'un service de l'outillage public.

Je ne saurais mieux faire que de vous donner connaissance de la lettre que j'ai écrite à ce sujet à M. le président de la chambre de commerce de Marseille, le 9 mars dernier, et qui me paraît résumer complètement le débat :

« Par lettre du 12 janvier, vous avez fait observer que le projet de loi relatif au régime des ports de commerce, adopté par la Chambre des députés et actuellement soumis à l'examen du Sénat, n'indique pas dans quelles conditions seraient gérés, dans

les ports autonomes, les outillages publics antérieurement concédés aux chambres de commerce.

« Vous avez demandé si, eu égard au silence de la loi, ces concessions seraient retirées aux bénéficiaires actuels.

« J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'en cas d'adoption définitive du projet de loi par le Parlement, le port autonome, une fois constitué, sera purement et simplement substitué à l'Etat et conservera les obligations et les droits de celui-ci; il sera donc tenu à l'observation stricte des clauses des cahiers des charges régissant les concessions en cours.

« Il n'y a pas lieu dès lors, de prévoir la dépossession des concessionnaires actuels. »

En confirmation de cette lettre, que j'écrivais au nom de M. le ministre des travaux publics et en mon nom personnel, je déclare une fois de plus qu'en cas d'adoption du projet de loi par le Sénat, le port autonome, une fois constitué, sera purement et simplement substitué à l'Etat. Il en conservera les obligations et les droits et sera tenu à l'observation stricte des charges qui régissent les cahiers des charges régissant les concessions en cours.

En résumé, messieurs, il apparaît que le projet de loi qui vous est soumis, élargi, assoupli par les interprétations très libérales que je viens de vous exposer au nom du Gouvernement, donnera à nos ports une vie nouvelle, les dotera d'une personnalité qui leur a malheureusement manqué jusqu'à ce jour, leur assurera, en outre, une complète unité de direction, et, en favorisant considérablement leur essor, les mettra enfin en mesure de lutter à armes égales avec les ports étrangers qui sont leurs rivaux.

En terminant, d'accord avec M. le rapporteur, avec M. le président de la commission et avec la commission tout entière, je demande au Sénat de vouloir bien adopter tous les articles qui lui sont présentés, afin que ce projet de loi, que nous connaissons depuis longtemps, ne soit pas obligé de retourner devant la Chambre.

J'ai la certitude que si la haute Assemblée veut bien voter le projet de loi qui lui est soumis, elle aura rendu un nouveau service au pays. (*Vifs applaudissements*).

**M. le président.** La parole est à M. Farjon.

**M. Farjon.** Messieurs, permettez-moi d'intervenir très brièvement dans cette discussion pour demander à M. le sous-secrétaire d'Etat quelques indications sur divers points du projet.

Ce projet, en fait, est une nouvelle tentative d'émancipation de nos ports de commerce, et vise, en partie, à remédier aux inconvénients maintes fois signalés de notre système actuel en ce qui concerne les longues formalités imposées au moindre travail à effectuer dans un port, cause de retards très préjudiciables.

Le projet actuel peut apporter un progrès réel; d'une part, pour les ports dotés de l'autonomie, le conseil d'administration pourra prendre seul, sauf veto du ministre des travaux publics, dans un délai très bref (art. 11), bien des décisions concernant les travaux d'entretien, les améliorations aux ouvrages déjà existants et l'outillage (art. 10); cependant cela ne sera vrai que si l'Etat n'a pas à participer à la dépense, car, dans ce cas, nous retombrons sur les errements actuels. D'ailleurs, si un programme de travaux de cette catégorie exige l'adjonction de moyens financiers comportant, par exemple — c'est la formule usuelle — l'institution de taxes de péages, nous retrouverons aussi la réglementation actuelle et les voyages si longs des dossiers du port au conseil des ports, à la commission d'enquête, puis aux travaux publics, puis au commerce, puis

aux finances, puis au conseil d'Etat, etc. Ne pourrait-on abrégé ces formalités lorsque les péages prévus ne dépassent pas les maxima fixés par les lois de finances, et ne suffirait-il pas, dans ce cas, d'un simple arrêté ministériel approuvant les organes locaux, sans avoir à franchir chaque fois la longue route habituelle? (*Très bien! très bien!*) Si vous voulez bien, monsieur le ministre, demander à vos services d'étudier ce perfectionnement, d'accord avec les différents ministères intéressés, vous pourriez grandement faciliter, pour le bien général, le travail d'amélioration de nos ports. (*Nouvelle approbation.*)

A ce propos, je serais heureux aussi de savoir si vous estimez pouvoir faire insérer dans la loi de finances qui va venir en discussion devant le Parlement incessamment un article modifiant l'article 32 de la loi de finances du 8 août 1918, article qui fixe les maxima de prix pouvant être établis par simple décret, sans nécessiter le vote d'une loi; les prix des travaux des ports ayant été considérablement majorés, les administrations de ces ports ont besoin actuellement de grands suppléments de ressources, qu'elles ne peuvent trouver, sans venir charger le budget de l'Etat, que dans une majoration correspondante des droits de péages; les anciens maxima fixés il y a deux ans sont tout à fait insuffisants. Il est urgent que cette modification soit apportée dans la prochaine loi de finances, pour éviter les retards désastreux qu'entraînerait la nécessité de faire voter ces relèvements de tarifs par des lois spéciales.

Le projet sur l'autonomie que vous discutez aujourd'hui prévoit d'autres simplifications aux formalités actuelles dans le titre II de la loi (art. 20 à 25), et ceci pour tous les ports, pour ceux dotés de l'autonomie comme pour les autres. Il autorise l'approbation par simple autorisation ministérielle des travaux pour lesquels la part de l'Etat ne dépasse pas 1 million, ce qui, d'ailleurs, au prix actuel des travaux, ne permet pas d'aller bien loin, mais surtout pour les travaux dans lesquels la part des dépenses de l'Etat n'excède pas 10 millions. Cela permet donc d'envisager des programmes de 20 à 40 millions, suivant que la participation de l'Etat varie de 50 à 25 p. 100 au total. Pour ces travaux, un simple décret suffira. Si les formalités actuelles d'obtention d'un tel décret ne sont pas simplifiées, c'est encore un délai de plusieurs mois; mais l'amélioration est cependant substantielle.

L'article 21 règle les modalités de l'enquête que doivent subir les projets visés à l'article précédent. Cet article vise bien, n'est-il pas vrai, tout aussi bien les travaux neufs que les travaux d'amélioration des ouvrages existants? Il serait désirable de voir en principe réunies, comme cela se fait parfois en pratique, l'enquête nécessitée par la préparation du décret avec l'enquête nautique qui doit intervenir également pour que ces deux formalités n'apportent à l'exécution du projet que le minimum de retard.

Les articles 21, 22 et 23 prévoient aussi des limitations de délai pour les examens des projets par les diverses administrations intéressées; je souhaite que ces dispositions qui seraient, sans aucun doute, bienfaisantes, puissent jouer, et que les dernières lignes de l'article 22, qui indiquent que les ministères intéressés consultés peuvent demander un délai supplémentaire pour procéder à l'examen qui leur incombe, ne viennent pas ruiner les dispositions précédentes.

En résumé, je vous demande, monsieur le ministre, connaissant votre sollicitude pour tous nos ports, puisque le vote du projet de loi doit être un pas en avant très important dans la voie de la décentralisa-

tion et de l'industrialisation des services des ports de commerce, de bien vouloir faire rechercher par vos services compétents toutes les mesures propres à donner à cette loi le maximum d'efficacité et de permettre ainsi à nos ports de suivre, en temps voulu, le développement de la navigation et du commerce, pour le plus grand profit de la prospérité nationale. (*Très bien! et applaudissements.*)

**M. Charguéraud, commissaire du Gouvernement.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le commissaire du Gouvernement.

**M. le commissaire du Gouvernement.** Messieurs, il m'est extrêmement facile de donner complète satisfaction à l'honorable sénateur. Il a dénoncé un désir, qui est celui de toute l'administration des travaux publics: c'est que les formalités, notamment en ce qui concerne les péages, soient aussi simples que possible. Il a demandé que de simples arrêtés ministériels puissent autoriser l'augmentation des péages suivant les nécessités reconnues par les chambres de commerce, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des formalités plus complexes. C'est bien ainsi que la législation et la réglementation prévoient que les choses doivent se passer.

Malheureusement, jusqu'ici, l'on a toujours été obligé de fixer en fait les péages aux taux maxima autorisés par la loi, de telle sorte que la fixation par arrêtés ministériels n'a pas pu jouer.

L'honorable M. Farjon a demandé que, dans les lois de finances prochaines, soient prévus des maxima beaucoup plus élevés permettant aux chambres de commerce et au Gouvernement d'autoriser un jeu beaucoup plus ample pour ces perceptions, de façon à assurer aux chambres de commerce les ressources dont elles ont besoin, sans être tenues constamment par un maximum beaucoup trop faible. Cette mesure a été envisagée par l'administration et le Gouvernement, et je pense que le ministère des finances donnera son approbation prochaine à une proposition qui élèvera véritablement le maximum dans la limite duquel et au-dessous duquel des arrêtés ministériels pourront jouer. Ainsi, M. Farjon aura complète satisfaction dans sa juste demande. Il a également posé la question de savoir si, par les mots « travaux d'amélioration », il fallait entendre des ouvrages complètement nouveaux. Oui; c'est bien ainsi qu'à toute époque l'administration a compris le sens de cette expression. Les ouvrages entièrement neufs bénéficieront donc des simplifications indiquées dans le projet de loi.

Enfin, l'honorable sénateur a formulé un vœu que, depuis de nombreuses années, on s'est efforcé de réaliser par avance au ministère des travaux publics: c'est de ne pas juxtaposer les formalités de telle façon que les délais s'accumulent, mais de conduire en même temps toutes les enquêtes, notamment l'enquête nautique et l'enquête d'utilité publique. On retrouverait certainement des instructions ministérielles recommandant à tous les services de mener de front toutes les consultations nécessaires, sans attendre d'avoir reçu un avis pour en solliciter un autre, car alors tous les délais s'additionnent et conduisent trop souvent à ces lenteurs, dont le Parlement s'est plaint, et que nous cherchons à éviter dans la plus large mesure. Sur ce point encore, l'honorable M. Farjon aura donc complète satisfaction. (*Applaudissements.*)

**M. Farjon.** Je remercie M. le commissaire du Gouvernement des déclarations qu'il vient de faire et qui me donnent entière satisfaction.

**M. le président.** Si 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<sup>er</sup> :

#### TITRE I<sup>er</sup>

##### ADMINISTRATION DES PORTS

« Art. 1<sup>er</sup>. — L'administration d'un port maritime de commerce peut être confiée à un organisme local dans les conditions définies par la présente loi.

« Le nouveau régime est institué dans chaque port par un décret rendu en conseil d'Etat, après enquête, le comité régional du groupement économique auquel appartient le port préalablement entendu, sur la proposition du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, du ministre de l'agriculture, du ministre de la marine et du ministre des finances. Ce décret détermine la circonscription du port et règle les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime antérieur.

« La circonscription comprend les accès maritimes de l'établissement, dans les limites fixées par le décret ; elle peut comprendre, outre le port principal, un certain nombre de ports secondaires. Le port et ses dépendances continuent à faire partie du domaine public.

« Les droits et obligations de l'Etat en matière de domanialité et de travaux publics sont conférés au port dans les mêmes conditions qu'aux administrations de chemins de fer. »

La parole est à M. François-Saint-Maur.

**M. François-Saint-Maur.** Messieurs, je m'excuse d'insister sur la question facultative ; mais, en somme, le seul moyen que la procédure actuelle laisse à notre disposition — puisque, grâce à la courtoise diplomatie de M. Brindeau, nous avons renoncé à présenter des amendements — c'est la supplication. Par conséquent, je désire obtenir tout au moins la certitude que, non seulement, les chambres de commerce des ports principaux — qui, par une anomalie singulière, ont été oubliées dans le texte même de l'article 1<sup>er</sup> — seront consultées, mais qu'elles seront entendues au moment de l'enquête. Je ne demande pas qu'elles mettent elles-mêmes en jeu l'enquête, mais lorsque celle-ci aura été décidée, qu'elles soient entendues, et non seulement entendues, mais très particulièrement entendues, et que non seulement elles soient écoutées, mais très particulièrement écoutées. (*Très bien !*)

J'ajoute, d'ailleurs, que, sur cette question facultative, je ne crois pas que nous ayons beaucoup à nous inquiéter. Si les ports de certaines régions s'accoutument d'un régime, il peut se faire que celui-ci ne convienne pas exactement à ceux d'une autre région.

M. Claveille nous a dit tout à l'heure qu'il avait, en toute sincérité, tendu vers la décentralisation. J'en demeure absolument d'accord avec lui, mais je me permets cependant de croire que, s'il s'est proposé ce but, il atteindra surtout la déconcentration, ce qui n'est pas la même chose, c'est-à-dire une certaine forme de simplification, mais non pas cette variété régionale qui serait ce qu'il y a de plus vivant et de plus conforme au gré des chambres de commerce, des ports

maritimes et des régions. (*Très bien ! très bien !*)

Je vous demande donc de ne pas avoir peur de cette faculté. Lorsque vous vous trouverez en face, non pas de l'hostilité d'une chambre de commerce d'un port maritime — il n'y en aura pas — mais d'une certaine opposition fondée, je vous demande d'en tenir le plus grand compte et de peser plusieurs fois, s'il en est besoin, les motifs qui seront allégués.

L'exemple de la variété anglaise, dont M. Brindeau parlait tout à l'heure, me permet de montrer que des régimes divers ne sont pas opposés à la prospérité économique d'une région ou d'un pays.

**M. Babin-Chevaye.** Au contraire.

**M. François-Saint-Maur.** Il semble que la commission ait trouvé les chambres de commerce des principaux ports maritimes quelque peu exigeantes. Permettez-moi de vous dire que le régime que vous instaurez est nouveau. Ce qui ne l'est pas, c'est l'existence des ports. En réalité, vous enlevez aux chambres de commerce une partie de leurs droits que vous transférez à un conseil d'administration. Elles vont donc se trouver, dans une certaine mesure, découronnées. Vous trouverez là, messieurs, l'excuse de l'insistance que je mets à vous demander de tenir compte de leur très légitime désir. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. le président de la commission.** Messieurs, il m'est très facile de répondre, comme l'ont déjà fait, d'ailleurs, le rapporteur de la commission et l'honorable M. Bignon, aux scrupules qui viennent d'être traduits à la tribune. Dans toutes les enquêtes, sans aucune exception, qui sont faites pour l'exécution des travaux publics, les chambres de commerce sont consultées. Un texte, qui remonte au 18 février 1834, le dit expressément. En outre, le décret récent du 12 mai 1912, spécial aux travaux des ports maritimes, n'a pas manqué de le rappeler.

**M. François-Saint-Maur.** Nous sommes bien d'accord...

**M. Dominique Delahaye.** C'est pour cela que vous ne les avez pas consultées dans la question des tarifs de transports par chemins de fer ! Passez muscade !

**M. le président de la commission.** Je les ai consultées toutes les fois que je devais le faire, et si l'occasion m'en était donnée, je n'hésiterais pas à agir comme je l'ai fait.

En ce qui concerne les travaux des ports, les ordonnances ou décrets fixant les formalités d'enquêtes disent, de la façon la plus catégorique, que les chambres de commerce sont consultées.

Quel cas faut-il faire de leurs avis ?

Je crois, pour ma part, avoir donné aux chambres de commerce, pendant mon passage au Gouvernement, l'impression que leurs avis étaient examinés avec le plus grand esprit de justice.

**M. Dominique Delahaye, ironiquement.** Surtout dans la question des transports !

**M. le président de la commission.** Il est bien certain que le Gouvernement n'est pas tenu par l'avis des chambres de commerce ; mais il est non moins certain qu'il en tient le plus grand compte. Je suis persuadé que, dans l'immense majorité des cas, sinon dans l'unanimité, les pouvoirs publics conserveront cette tradition. (*Très bien ! très bien !*)

**M. le président.** S'il n'y a plus d'obser-

vation sur l'article 1<sup>er</sup>, je le mets aux voix.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

**M. le président.** « Art. 2. — Un port dans lequel a été institué le régime organisé par la présente loi est un établissement public investi de la personnalité civile et soumis aux règles générales qui régissent la gestion des deniers publics. » — (Adopté.)

« Art. 3. — L'administration du port est assurée par un conseil et par un directeur dont les attributions respectives sont définies ci après » — (Adopté.)

« Art. 4. — Le conseil d'administration comprend :

« 1<sup>o</sup> Des représentants de la chambre de commerce dans la circonscription de laquelle se trouve le port, des représentants du conseil général du département et du conseil municipal de la principale ville comprise dans la circonscription du port, des représentants des réseaux de chemins de fer d'intérêt général aboutissant au port, un représentant de l'administration des finances, un représentant des ouvriers du port et, dans les ports juxtaposés à un port militaire, un officier de la marine militaire.

« 2<sup>o</sup> Des membres choisis parmi les principaux usagers du port, les principaux industriels, commerçants et agriculteurs des régions desservies par le port, les principaux groupements professionnels de la marine marchande, tels que les armateurs français, agents français des compagnies françaises de navigation, capitaines de navires et inscrits maritimes ; en outre, parmi les entrepreneurs et agents d'entreprises de transports fluviaux, les agents des sociétés concessionnaires d'outillages publics, les constructeurs de navires, les courtiers maritimes, les consignataires, les entrepreneurs de manutention maritime, les transitaires, les exploitants d'entrepôts réels des douanes, enfin, parmi les spécialistes qualifiés en matière de construction et d'exploitation des ports. » — (Adopté.)

Art. 5. — Le décret d'institution détermine, dans chaque cas, la composition du conseil d'administration qui doit comprendre neuf, quinze ou vingt et un membres. Le nombre des membres du conseil peut être modifié par des décrets ultérieurs.

« Dans les villes où siège une chambre de commerce, le conseil est constitué comme suit :

1<sup>o</sup> Les membres désignés par la chambre de commerce du port. La moitié au moins de ces membres doit être choisie dans cette chambre ou hors de la chambre parmi les catégories de personnes visées au paragraphe 2 de l'article précédent ;

« 2<sup>o</sup> Un nombre égal de membres nommés par décret ;

« Le tiers de ces membres est choisi sur des listes de présentations établies par les chambres de commerce des régions spécialement desservies par le port et comprenant chacune un nombre de noms triple de celui des membres à désigner. La liste des chambres de commerce appelées à participer à la désignation des membres du conseil d'administration et le nombre des représentants attribués à chacune d'elles sont déterminées par le décret institutif prévu à l'article 1<sup>er</sup>. Les décrets de nominations sont rendus en conseil des ministres et contresignés par les ministres intéressés.

« 3<sup>o</sup> Un membre désigné par le conseil général du département dans lequel se trouve le port, ou, dans l'intervalle des sessions, par la commission départementale ;

« 4<sup>o</sup> Un membre désigné par le conseil

municipal de la principale ville comprise dans la circonscription du port ;

« 5° Un ouvrier du port nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics, et choisi sur une liste de candidats présentée par les syndicats d'ouvriers et chefs d'équipe ou contremaîtres prenant part à l'exécution matérielle des travaux de manutention des marchandises sur les quais du port. Les conditions requises de ces candidats, ainsi que les conditions relatives à leur présentation seront déterminées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 24 de la présente loi. »

**M. Babin-Chevaye.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Babin-Chevaye.

**M. Babin-Chevaye.** Messieurs, ainsi que vous l'a dit mon collègue et ami M. François-Saint-Maur, nous n'avons plus qu'une arme : la supplication. Mais nous l'emploierons jusqu'à la dernière extrémité. Ici, j'ai la bonne fortune de pouvoir invoquer à la fois l'avis favorable de M. le rapporteur général et la haute autorité de M. le président de la commission. Je me permets de vous lire le passage du rapport sur lequel je m'appuie :

« On aurait pu souhaiter que le droit de représentation d'un autre tiers des membres à désigner par décret fût attribué à la chambre de commerce du port principal. »

Nous regrettons que la majorité ne soit pas acquise à cette compagnie d'une façon indiscutable. « Mais, ajoute le rapporteur, M. Claveille, président de notre commission et auteur principal du projet de loi, nous a donné sur ce point, avec la haute autorité qui s'attache à ses déclarations, le plus sérieux appui. Dans la pratique, nous a-t-il affirmé, le Gouvernement ne manquera point de consulter officieusement la chambre de commerce du port principal pour la désignation des membres non fonctionnaires dont le choix lui est exclusivement réservé. »

C'est cette manière de procéder dont je demande purement et simplement la confirmation de la part du Gouvernement. Je prie instamment M. le ministre de vouloir bien nous donner, sur ce point, une déclaration qui nous rassure.

**M. le sous-secrétaire d'Etat.** Comme M. le président de la commission et comme M. le rapporteur, je suis d'accord avec vous sur ce point d'une façon complète. (*Très bien !*)

**M. Babin-Chevaye.** Je vous remercie de cette déclaration, monsieur le ministre.

**M. le président.** Il n'y a pas d'autre observation sur l'article 5 ?...

Je le mets aux voix.

(L'article 5 est adopté.)

**M. le président.** « Art. 6. — Les membres du conseil d'administration sont nommés ou désignés pour six ans ; ils sont rééligibles ; le renouvellement a lieu par tiers tous les deux ans dans le cours de décembre. »

« Lors de la constitution d'un conseil d'administration, la répartition des membres entre les séries et l'ordre de renouvellement des dites séries sont réglés par le sort. » — (Adopté.)

« Art. 7. — Le conseil nomme un président et un vice-président choisis parmi ses membres. » — (Adopté.)

« Art. 8. — Le directeur, choisi sur une liste de présentation de trois candidats établie par le conseil d'administration, est

nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande.

« Il ne peut être relevé de ses fonctions que par un décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration. »

« Ses émoluments sont fixés par le conseil et imputés sur le budget du port. »

La parole est à M. François-Saint-Maur.

**M. François-Saint-Maur.** Messieurs, je désire obtenir quelques précisions sur la liste de présentation de trois candidats. Le texte est formel ; il est ainsi conçu : « Le directeur, choisi sur une liste de présentation de trois candidats établie par le conseil d'administration, est nommé par décret... » Dans les termes d'interprétation de la loi, nous devrions nous en tenir là. Je n'insiste pas, puisque nous avons pris cette procédure, que je qualifie de regrettable, d'interpréter nous-mêmes, dans un règlement d'administration publique, les termes qui ne nous paraissent pas tout à fait précis. Mais il a paru aux chambres de commerce qu'il serait difficile de présenter cette liste de trois noms, parce que la situation du directeur du port exige un certain nombre de qualités techniques et administratives qui se rencontrent rarement. On peut n'en pas trouver trois dans le périmètre du port, et, en outre, il peut se faire que, si, par hasard, on les trouve, ils ne veuillent pas se soumettre à cette sorte de concours, dont deux certainement sortiront éliminés.

Je demande donc que ceci soit le règlement qui sera appliqué lorsqu'on n'aura pas d'autre solution du problème. Ce sera, si vous le voulez bien, les termes du contrat d'un mariage de raison à passer entre le ministre et le conseil d'administration. (*Sourires.*) Nous vous demandons de ne pas vous refuser à un mariage d'amour et si, en réalité, vous arrivez à trouver cet accord sous une autre forme, de ne pas vous montrer intransigeant sur une question de pure procédure.

En ce qui concerne la révocation du directeur, le texte est ainsi conçu : « Il ne peut être relevé de ses fonctions que par un décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, après avis ou sur la proposition du conseil d'administration. »

Je demande également si nous sommes bien d'accord sur ce point, que la révocation peut dépendre de la proposition du conseil d'administration. Si j'examine les termes au simple point de vue juridique, ils ne me paraissent pas tout à fait formels ; si le conseil d'administration propose la révocation, elle ne sera, bien entendu, prononcée que par décret, mais il suffira, pour la promouvoir, de la demander. En réalité, il semble que tout le bienfait attendu de cette loi réside dans l'action concordante du conseil d'administration et de son agent d'exécution, le directeur du port.

Les conflits seront très rares, mais nous pouvons, tout de même, nous placer en face d'un conflit possible. Lorsqu'un conflit se présentera, il me paraît nécessaire que le directeur du port, si haute que soit sa capacité, si étendues que soient ses fonctions, n'en reste pas moins l'agent d'exécution du conseil d'administration.

Vous avez dit — et j'en demeure d'accord avec vous — qu'il sera aussi l'agent du pouvoir central. C'est entendu, et de là pourra sortir une simplification très heureuse, mais permettez-moi de vous faire observer qu'il ne sera l'agent du pouvoir central que parce qu'il sera l'agent d'exécution du conseil d'administration. (*Très bien !*)

Dans ces conditions, puisque c'est en réalité le conseil d'administration qui l'habilite à devenir agent du pouvoir central, il me paraît nécessaire que nous soyons d'accord sur ce point qu'en cas de conflit possible — très peu probable, c'est entendu, mais, enfin, possible — entre le conseil d'administration et le directeur du port, le dernier mot doit toujours rester au conseil d'administration. (*Très bien !*)

**M. le président de la commission.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. le président de la commission.** Je veux répondre très brièvement sur les deux points qui viennent d'être soulevés. M. Brindeau a d'ailleurs traité la question dans son rapport ainsi que dans ses explications orales.

En ce qui concerne la nomination du directeur, il ne faut pas perdre de vue que ce haut fonctionnaire aura un double caractère — cela a déjà été dit — et nous tenons absolument à ce qu'il soit nommé par décret sur la proposition du ministre des travaux publics, ce qui est tout à fait naturel.

Dans notre première rédaction, nous avons mis simplement cette phrase : « Le directeur sera nommé par décret sur la proposition du ministre. »

Comme on vous l'a dit tout à l'heure, j'ai communiqué ce texte à toutes les chambres de commerce de France, qui ont fait certaines réflexions. J'ai, d'ailleurs, réuni les présidents des chambres de commerce dans mon cabinet, j'ai discuté la question avec eux, et il a été convenu que les conseils d'administration des ports seraient admis à faire des présentations suivant la formule habituelle. On a voulu dire par là que le conseil d'administration présente et que le ministre est libre d'accepter ou de refuser.

Il est bien entendu que, si le conseil d'administration se met officieusement d'accord avec le ministre sur un nom déterminé, aucune question ne se pose ; il sera inutile de présenter trois noms, le ministre nommera celui qui aura été ainsi choisi. (*Très bien !*) Mais il ne faut pas que le conseil d'administration ait le droit de n'en présenter qu'un seul pour forcer la main du ministre.

**M. François-Saint-Maur.** C'est entendu !

**M. le président de la commission.** Lorsqu'on se sera mis d'accord officieusement au préalable, on n'aura pas besoin de remplir la formalité qui consiste à présenter trois noms.

**M. Babin-Chevaye.** Ce sera un mariage d'amour.

**M. le président de la commission.** La question de révocation du directeur ne m'émeut que médiocrement. Nous avons assez d'expérience pour savoir que, même dans ce cas, lorsqu'une chambre de commerce d'un port tient, permettez-moi l'expression, à se débarrasser d'un ingénieur en chef — j'ai été directeur du personnel pendant cinq ans et, ensuite, ministre des travaux publics, et je sais très bien comment les choses se passent — le président de la chambre de commerce vient trouver le ministre, lui explique la situation et, lorsque celle-ci est devenue insupportable, le ministre n'hésite pas, bien qu'il n'y ait aucun texte formel à cet égard. On peut donc être tranquille ; souvent on ne sera pas obligé de révoquer ; on se contentera de déplacer le chef de service et, ainsi, le problème se trouvera résolu. Mais je tiens à dire que, si le directeur ne peut être révoqué qu'après avis du conseil d'administra-

tion ou sur sa proposition, cela ne veut pas dire que le ministre soit obligé de suivre docilement dans tous les cas l'avis du conseil et de s'y conformer. Je suis persuadé qu'en fait le texte ne signifie pas : « ... sur l'avis conforme », on a voulu dire simplement qu'aucune révocation ne pourrait être prononcée sans que le conseil d'administration l'eût proposée ou eût été consulté : c'est très net.

J'ajoute que, personnellement, je suis très tranquille : en fait, les décisions seront prises sur l'avis conforme, mais il faut, tout de même, qu'aux termes de la loi, le ministre ait le droit de ne pas se conformer à l'avis du conseil d'administration. (Très bien!)

**M. Courrégelouge.** Et qu'advient-il en cas de conflit avec le conseil d'administration ? Une pareille situation ne peut pas se prolonger.

**M. le président de la commission.** Si le ministre était un homme déraisonnable, ce qui n'arrivera jamais, d'ailleurs (*Sourires*), le conseil d'administration aurait le moyen, ainsi que je l'ai fait insérer dans le texte, de fixer les appointements du directeur ; étant le maître absolu en cette matière, il mettrait au directeur zéro pour appointements. Il n'y a pas de directeur qui puisse résister à cette sommation : il s'en ira tout seul.

**M. Brager de La Ville-Moysan.** Aucun directeur de port ne peut résister à un conflit de ce genre.

**M. le président de la commission.** Voulez-vous donc remettre la révocation du directeur exclusivement entre les mains du conseil d'administration ? Pour moi, c'est impossible.

**M. Dominique Delahaye.** Pourquoi pas ?

**M. le président de la commission.** C'est impossible, parce que le directeur a des attributions qui ne rentrent pas dans celles du conseil d'administration.

**M. François-Saint-Maur.** Pour la nomination du directeur, cependant, vous nous donnez satisfaction, puisque le ministre s'interdit de le choisir ailleurs que sur une liste de trois noms, dont la désignation appartient au conseil d'administration.

**M. le président de la commission.** C'est entendu !

**M. François-Saint-Maur.** Par conséquent, la nomination appartient au conseil d'administration.

**M. le président de la commission.** Mais non !

**M. François-Saint-Maur.** Supposez pourtant — nous sommes dans le domaine des hypothèses — que le conseil d'administration propose les noms de trois personnes qui soient mal vues du ministre et que celui-ci réponde : Je ne veux ni du premier nom, ni du second, ni du troisième. Le conseil d'administration fait une liste de ces trois noms et la soumet au ministre. Je demande au ministre où il prendra son directeur du port ? Il est obligé de le prendre dans les trois noms qui lui sont fournis par le conseil d'administration, de sorte que, en réalité, vous nous donnez, mon cher collègue, tout à fait satisfaction. Il est certain que le conseil d'administration est absolument maître de ses nominations.

Cela ne veut pas dire que, en ce qui concerne ensuite les droits dont vous investissez le directeur du port au nom du pouvoir central, il n'échappe pas, pour cette partie de ses attributions, à l'action du conseil d'administration, mais il n'y échappe que parce qu'il est désigné préalablement par le conseil d'administration. C'est le

conseil d'administration qui l'habilite à recevoir l'investiture des droits qui lui sont ensuite déferés par le pouvoir central.

Sur ce point-là, je ne crois pas que la discussion soit possible. Nous demandons simplement que, pour les révocations, il en soit de même que pour la nomination.

**M. Jules Delahaye.** C'est moins grave.

**M. le président de la commission.** Je ne crois pas qu'il soit possible de laisser dire dans un texte et dans son commentaire que, dans tous les cas, le ministre sera lié par l'avis du conseil d'administration en ce qui concerne la révocation.

**M. François-Saint-Maur.** Il l'est pour la nomination.

**M. Guillaume Poule.** Le ministre peut demander de nouvelles présentations.

**M. François-Saint-Maur.** L'article 8 dispose : « Le directeur, choisi sur une liste de présentation de trois candidats établie par le conseil d'administration, est nommé par décret. »

Le conseil d'administration peut très bien épuiser ce droit en désignant trois noms et le ministre est obligé d'opter pour l'un des trois. (*Mouvements divers.*)

**M. Dominique Delahaye.** Autrement, on n'en finirait jamais.

**M. François-Saint-Maur.** Si le ministre peut refuser tous les trois et demander une nouvelle liste de trois, cela peut faire une liste de six, puis de neuf noms.

**M. le président de la commission.** Nous sommes tout de même dans un pays de gens raisonnables.

**M. Dominique Delahaye.** Pas toujours.

**M. le président de la commission.** Tout le monde est raisonnable ici.

**M. Dominique Delahaye.** Excepté moi, — et vous, quand vous êtes ministre des travaux publics et qu'il s'agit des chambres de commerce.

**M. François-Saint-Maur.** Votre parole nous suffirait si nous devons toujours nous trouver en face de vous, monsieur le ministre ; mais vous ne pouvez pas engager l'avenir et il s'agit de travaux s'étendant sur plusieurs générations.

**M. Dominique Delahaye.** Je ne suis pas si confiant.

**M. le président de la commission.** Permettez-moi de vous dire que, si les ministres ne sont pas toujours raisonnables, comme vous le dites, il peut en être de même des conseils d'administration.

Supposons qu'un conseil d'administration, par extraordinaire, présente trois aliénés ! Allez-vous obliger le ministre à nommer l'un d'eux ?

**M. Dominique Delahaye.** Voilà des hypothèses comme vous en avez toujours fait dans la pratique ! Vous n'avez pas tenu compte des droits des chambres de commerce ; vous avez foulé aux pieds la loi, notamment en matière de relèvement de tarifs, alors qu'elle vous obligeait à interroger les chambres de commerce par lettre, ce que vous n'avez pas fait. Nous ne saurions prendre trop de précautions, car maintenant, vous venez nous raconter des galéjades. (*Exclamations sur divers bancs.*)

**M. le président de la commission.** En ce qui concerne la nomination, pas de difficultés, nous sommes d'accord. En ce qui concerne la révocation, je n'hésite pas à dire — et je suis persuadé que le Gouvernement partage mon opinion — qu'en fait, la révocation se fera d'accord avec le conseil d'administration ; mais, en droit, le Gouver-

nement peut ne pas suivre l'avis qui lui est donné. En droit, vous ne pouvez demander que, d'une manière absolue, sa décision soit absolument conforme aux propositions qui seront faites.

**M. François-Saint-Maur.** Je remercie M. le président de la commission et je suis même désolé d'être obligé de le remercier, tant j'aurais voulu obtenir une réponse encore plus favorable.

**M. le président.** Il n'y a pas d'autres observations sur l'article 8 ?

(L'article 8 est adopté.)

**M. le président.** « Art. 9. — Les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur sont incompatibles avec le mandat de sénateur ou de député. »

« Ne peuvent être membres du conseil :

« 1° Les fonctionnaires attachés au service dont il a la gestion ;

« 2° Les agents payés sur les fonds dont il dispose. »

« Les membres du conseil ne peuvent être entrepreneurs des services qu'ils administrent. »

« Les fonctions de membre du conseil sont gratuites. Les membres du conseil ont seulement droit au remboursement des frais que nécessite l'exécution de leur mandat. » — (Adopté.)

« Art. 10. — Le conseil d'administration statue définitivement sur tout ce qui concerne les travaux, l'outillage et l'exploitation du port, sauf sur les projets des travaux qui entraînent des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port, ou qui sont effectués avec le concours financier de l'Etat. Il prend, en se conformant aux dispositions des articles 11 et 12 ci-après, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent et qui comprennent l'administration, l'entretien, l'exploitation et les améliorations du port. Il est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics et intéressant le port. » — (Adopté.)

« Art. 11. — Le port dispose des ressources ordinaires ci-après :

« 1° Produits des droits de quai tels qu'ils sont ou seront institués par les lois sur la matière, ainsi que les centimes additionnels régulièrement autorisés ;

« 2° Produits des péages locaux établis par application des lois sur la marine marchande en vue de subvenir au maintien des profondeurs des rades, passes, chenaux, et bassins du port ;

« 3° Produits des péages locaux destinés à payer les dépenses relatives aux services qu'il organise ou subventionne en vue d'assurer le sauvetage des navires, équipages, passagers et cargaisons, ainsi que la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances du port ;

« 4° Produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception aurait été régulièrement autorisée ;

« 5° Produits du domaine public dans les conditions déterminées à l'article 1<sup>er</sup> ;

« 6° Produits de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou affermé par le port, et, éventuellement, de l'exploitation des voies ferrées des quais ;

« 7° S'il y a lieu, subside de l'Etat pour contribution à l'entretien des accès du port. Le décret institutif détermine le montant de ce subside ainsi que les conditions dans lesquelles il peut être révisé. »

**M. Babin-Chevaye.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Babin-Chevaye.

**M. Babin-Chevaye.** Il est bien entendu, n'est-ce pas — cela résulte, je crois des explications verbales de M. le rapporteur — que les accès d'un port ne seront pas à la charge du conseil d'administration, pas plus qu'ils ne sont à l'heure actuelle à la charge de la chambre de commerce ?

**M. le rapporteur.** Il faut faire une distinction. L'article relatif aux entretiens donne au conseil d'administration les droits de quai, entre autres recettes, pour faire face aux dépenses d'entretien. Mais les chambres de commerce des grands ports fluviaux dont j'ai parlé ont fait remarquer qu'avec ces seules recettes elles pourraient être hors d'état de faire face aux travaux d'entretien des accès de leur port, parce que, à la différence des ports du front de mer dans lesquels ces opérations ne sont pas en général extrêmement onéreuses, elles pourraient se trouver dans l'obligation, le cas échéant, d'entretenir de nombreux kilomètres de digues ou bien de draguer des chenaux extrêmement longs. Dans ces conditions, elles seraient en déficit. C'est pour cela qu'on a introduit dans l'article un membre de phrase indiquant que, le cas échéant, pour l'entretien, des subventions pourraient être accordées.

Il n'a pas été spécifié qu'il s'agissait uniquement des ports fluviaux ; en réalité, cette disposition les vise particulièrement. Mais on ne pouvait pas les viser uniquement, parce qu'il peut arriver que, dans les ports du front de mer, il se produise tel accident dont la réparation dépasse tellement les recettes prévues pour l'entretien qu'il faudrait également que l'Etat intervienne. Mais dans ces conditions, avec les termes mêmes de l'article, vous avez entièrement satisfaction et tout apaisement.

**M. Babin-Chevaye.** Mon observation n'était peut-être pas bien exactement à sa place, mais la réponse de M. le rapporteur touche bien le point que j'entendais préciser : les accès d'un port ne sont pas à la charge de la chambre de commerce, ils ne seront pas davantage à la charge du conseil d'administration.

**M. le président.** Il n'y a pas d'autre observation sur l'article 11 ?...

Je le mets aux voix.

(L'article 11 est adopté.)

**M. le président.** « Art. 12. — Le port dispose des ressources extraordinaires ci-après :

« 1<sup>o</sup> Subsidés de l'Etat, du département, des communes, des chambres de commerce, des groupements économiques et autres établissements publics et des particuliers pour les travaux d'amélioration et d'extension du port et de ses accès, ces subsidés étant donnés sous forme de subvention en capital ou d'annuités ;

« 2<sup>o</sup> Produits des péages locaux établis par application des lois sur la marine marchande en vue de subvenir soit à l'amélioration des accès, soit à l'amélioration des ouvrages et de l'outillage du port ;

« 3<sup>o</sup> Produits des emprunts autorisés ;

« 4<sup>o</sup> Dons et legs ;

« 5<sup>o</sup> Toutes autres recettes accidentelles. » — (Adopté.)

« Art. 13. — Le conseil d'administration établit chaque année un budget ordinaire et un budget extraordinaire, ainsi qu'un compte général des recettes et des dépenses.

« Les dépenses du budget ordinaire comprennent les dépenses annuelles et permanentes.

« Les dépenses d'entretien et de réparations sont obligatoires. Elles peuvent être effectuées, s'il y a lieu, par les soins du mi-

nistre des travaux publics, des transports et de la marine marchande et être inscrites d'office au budget.

« Toutes les autres dépenses ressortissent au budget extraordinaire.

« Chaque année, le compte général des recettes et des dépenses de l'exercice précédent est soumis avant le 1<sup>er</sup> août à l'approbation du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande et du ministre du commerce et de l'industrie.

« Le budget de l'année suivante est soumis avant le 1<sup>er</sup> août à l'approbation du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande et du ministre du commerce et de l'industrie. » — (Adopté.)

« Art. 14. — Aussitôt après chaque séance du conseil d'administration, une ampliation du procès-verbal des délibérations est adressée au ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, ainsi qu'au ministre du commerce et de l'industrie.

« Les délibérations relatives aux objets sur lesquels le conseil statue définitivement peuvent être frappées d'opposition par le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, dans les huit jours qui suivent la transmission du procès-verbal.

« Ces délibérations deviennent exécutoires, soit par un avis de non-opposition du ministre, soit par l'expiration du délai de huit jours à partir de l'envoi au ministre.

« En cas d'opposition, le ministre doit statuer dans le délai d'un mois à partir de l'opposition. Passé ce délai, la délibération devient exécutoire.

« Le ministre peut, après l'avis du conseil supérieur des travaux publics, annuler la délibération par une décision motivée qui n'est susceptible de recours, au conseil d'Etat, que pour excès de pouvoir ou violation de la loi. En cas de recours, le conseil d'Etat doit statuer dans le délai de deux mois.

« Le recours suspend l'exécution de la délibération.

« Les délibérations du conseil d'administration ne deviennent exécutoires que si elles sont sanctionnées par l'autorité supérieure, lorsqu'elles portent sur des projets de travaux qui entraînent des transformations ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port, ou qui sont effectués avec le concours financier de l'Etat. » — (Adopté.)

« Art. 15. — Le directeur est l'agent d'exécution du conseil d'administration dans toutes les matières qui sont de la compétence de cette assemblée.

« Par délégation du conseil, il nomme à tous les emplois de port en se conformant aux lois et règlements spéciaux à certaines catégories d'agents.

Toutefois, l'ingénieur en chef, les ingénieurs et conducteurs chargés des travaux du port, ainsi que les officiers et maîtres de port sont pris dans le personnel du ministère des travaux publics.

« La nomination et l'administration de ce personnel demeurent réservées au ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande. L'ingénieur en chef est désigné après avis du conseil d'administration du port. Des indemnités et des gratifications spéciales peuvent être allouées par le conseil d'administration aux fonctionnaires en service dans le port.

« Les agents appartenant au personnel des différentes administrations publiques peuvent être mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ces différents services. Ces agents sont considérés comme étant en service dé-

taché, leurs émoluments sont à la charge exclusive du port.

« Le directeur, comme agent du pouvoir central, exerce dans les limites de la circonscription du port, une action générale sur tous les services publics en ce qui concerne les affaires qui intéressent directement l'exploitation, notamment sur les services des travaux publics et des chemins de fer, de la navigation intérieure, des phares et des balises, des douanes, du pilotage, de l'inscription maritime, de l'inspection de la navigation, de la police sanitaire maritime, et de la police générale du port. Il correspond directement avec les ministres et les directeurs généraux des services financiers pour les affaires rentrant dans leurs attributions et intéressant le port sans être de la compétence du conseil d'administration. Il lui est adressé ampliation de la correspondance échangée entre les ministres ou les directeurs généraux et les chefs de services qui coopèrent à l'exploitation du port, lorsque les questions traitées intéressent le port.

« L'action du directeur est, dans tous les cas, subordonnée à la nécessité pour les chefs de services d'assurer les fonctions d'intérêt général qui leur incombent. Toutes les fois qu'il y a désaccord entre le directeur du port et un chef de service, il en est référé aux ministres ou aux directeurs généraux intéressés.

« Le directeur du port et les chefs des différents services énumérés à l'alinéa précédent se réunissent périodiquement dans des conférences où sont examinées les affaires intéressant l'exploitation du port. A ces conférences, les usagers du port peuvent être admis, avec l'autorisation du directeur, à présenter toutes observations utiles. » — (Adopté.)

« Art. 16. — Toutes les opérations du conseil d'administration sont placées sous le contrôle direct du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande qui fait inspecter et vérifier le fonctionnement de tous les services par des membres du conseil supérieur des travaux publics désignés à cet effet, ainsi que par les fonctionnaires chargés du contrôle de l'exécution du budget des travaux publics.

« Tous les frais de contrôle sont à la charge du port et le montant annuel en est fixé par le décret d'institution prévu à l'article 1<sup>er</sup>. » — (Adopté.)

« Art. 17. — Dans le cas où l'une des assemblées ou collectivités qui doivent être présentées par le conseil d'administration n'aurait pas désigné ses délégués dans les délais qui seront fixés par le règlement d'administration publique prévu à l'article 24 de la présente loi, il serait pourvu à cette désignation par un décret rendu sur la proposition du ministre intéressé.

« Le conseil d'administration peut être dissous sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande et du ministre du commerce et de l'industrie par un décret motivé rendu en conseil des ministres. Il est, dans ce cas, remplacé provisoirement par une délégation instituée par le même décret et chargée d'expédier les affaires courantes. » — (Adopté.)

« Art. 18. — Le régime institué dans un port en vertu de la présente loi peut y être aboli par un décret rendu dans les mêmes formes que le décret institutif. Ce nouveau décret règle tout ce qui concerne la dévolution des biens de l'établissement public supprimé ainsi que les dispositions que peut motiver le retour au régime antérieur. » — (Adopté.)

« Art. 19. — Les contestations relatives à l'exécution des travaux entrepris par le port sont jugées par le conseil de préfec-

ture, sauf recours au conseil d'Etat. » — (Adopté.)

## TITRE II

### FORMALITÉS POUR L'EXÉCUTION DES TRAVAUX

« Art. 20. — Les travaux de construction et d'amélioration des ports maritimes de commerce placés ou non sous le régime institué par le titre 1<sup>er</sup> de la présente loi peuvent être autorisés par des décrets rendus en conseil d'Etat après enquête lorsque la part des dépenses à la charge de l'Etat est comprise entre 1 million et 10 millions de francs.

« Les décrets d'autorisation règlent, s'il y a lieu, la question des voies et moyens.

« Des décisions du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande prises, après enquête et avis du conseil supérieur des travaux publics, peuvent autoriser l'exécution des travaux lorsque la part de dépense à la charge de l'Etat est inférieure à un million de francs. » — (Adopté.)

« Art. 21. — Il est procédé à l'enquête prévue à l'article précédent par les soins d'une commission permanente instituée dans chaque port par arrêté préfectoral.

« Les formalités doivent être terminées dans le délai d'un mois à compter de l'ouverture de l'enquête.

« Les assemblées appelées à délibérer au cours d'une enquête doivent émettre leur avis dans le délai d'un mois à compter du jour où elles y ont été invitées. » — (Adopté.)

« Art. 22. — Les résultats de l'enquête ainsi que toutes les questions susceptibles d'intéresser les différents départements ministériels qui participent à l'administration du port sont soumis au ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, qui appelle le conseil supérieur des travaux publics à en délibérer. Une copie de l'avis de cette assemblée est immédiatement envoyée à chacun des ministres intéressés. Ceux-ci doivent faire connaître, dans le délai d'un mois, au ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, s'ils adhèrent en ce qui les concerne, à l'avis du conseil ou s'ils estiment qu'un délai supplémentaire leur est nécessaire pour se prononcer sur l'affaire. » — (Adopté.)

« Art. 23. — Tout ministre dont les services ont été appelés à examiner en conférence une affaire de la compétence de la commission mixte des travaux publics, doit, dans le délai de deux mois à compter du jour où le dossier de l'affaire a été communiqué à ses représentants locaux, faire connaître au ministre dont dépend le service qui a pris l'initiative de la conférence s'il est donné ou refusé une adhésion aux propositions de ce service.

« En cas de refus d'adhésion, l'affaire est, s'il y a lieu, soumise par la partie la plus diligente à la commission mixte des travaux publics, qui formule son avis dans le délai d'un mois. » — (Adopté.)

« Art. 24. — Un règlement d'administration publique rendu sur la proposition du ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, du ministre de la marine et du ministre des finances, déterminera les conditions d'application de la présente loi. »

M. Buhan. Je demande la parole.

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

M. Buhan. Je voudrais, messieurs, appeler l'attention de M. le ministre sur l'intérêt

qu'il y aurait à consulter les chambres de commerce avant que les termes du règlement d'administration publique visé par l'article 24 soient définitivement arrêtés. (Très bien !)

Les explications données par les orateurs précédents me permettent de ne pas insister. On sait ce qui s'est passé lors de la loi de 1912 et comment le règlement d'administration publique pris en vertu de cette loi est venu briser le texte qu'il avait charge de faire appliquer.

La leçon du passé doit nous permettre d'éviter de retomber dans les mêmes erreurs ; j'espère que le Gouvernement voudra bien donner l'assurance qu'il consultera les chambres de commerce sur ce règlement d'administration publique et qu'il le leur soumettra avant que les termes en soient définitivement arrêtés. (Très bien ! très bien !)

M. le sous-secrétaire d'Etat. Vous avez toute satisfaction. Je suis complètement d'accord avec vous.

M. le président. Je mets aux voix l'article 24.

(L'article 24 est adopté.)

M. le président. « Art. 25. — La loi du 5 janvier 1912 est et demeure abrogée. » — (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

### 12. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI SUR LA RÉPRESSION, DANS CERTAINES COLONIES, DES CRIMES ET DÉLITS CONTRE LA SURETÉ DE L'ÉTAT

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet de rendre applicable dans les colonies de la Réunion, de la Martinique et de la Guadeloupe la loi du 14 novembre 1918 tendant à assurer plus complètement la répression des crimes et délits contre la sûreté extérieure de l'Etat.

M. Guillaume Poulle, 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.

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

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

« Article unique. La loi du 14 novembre 1918 tendant à assurer plus complètement la répression des crimes et délits contre la sûreté extérieure de l'Etat est applicable dans les colonies de la Réunion, de la Martinique et de la Guadeloupe. »

Je mets aux voix l'article unique.

(Le projet de loi est adopté.)

### 13. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI INSTITUANT UNE MÉDAILLE COMMÉMORATIVE DE LA GUERRE

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par la

Chambre des députés, adopté avec modifications par le Sénat, adopté avec de nouvelles modifications par la Chambre des députés, tendant à instituer une médaille commémorative française de la grande guerre. J'ai à donner au Sénat connaissance du décret suivant :

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre de la guerre,

« 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<sup>er</sup>. — M. le commandant Lallemand, en service au ministère de la guerre, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre de la guerre, au Sénat, dans la discussion du projet de loi tendant à instituer une médaille dite « médaille commémorative française de la grande guerre ».

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

« Fait à Paris, le 27 mars 1920.

« P. DESCHANEL.

« Par le Président de la République :

« Le ministre de la guerre,

« ANDRÉ LEFÈVRE. »

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<sup>er</sup> :

« Art. 1<sup>er</sup>. — Il est créé une médaille dite médaille commémorative française de la grande guerre. »

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup>, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Cette médaille sera accordée à tout militaire ou marin présent sous les drapeaux ou à bord des bâtiments armés par l'Etat, entre le 2 août 1914 et le 11 novembre 1918, ainsi qu'aux marins du commerce et aux infirmières, infirmiers, médecins, pharmaciens, administrateurs bénévoles ayant servi entre ces mêmes dates aux armées ou à l'intérieur, et aux gardes civils, agents de police et sapeurs-pompiers des villes bombardées.

« Auront également droit à la médaille commémorative les dames employées comme automobilistes, téléphonistes et secrétaires dans des formations organiques des armées relevant du commandement en chef, à la condition qu'elles aient rempli ces fonctions pendant au moins six mois. » — (Adopté.)

« Art. 3. — L'insigne sera en bronze et du module d'environ 30 millimètres. Il sera choisi par voie de concours entre artistes français, dans des conditions à déterminer par une instruction spéciale.

« Le ruban aura une largeur de 36 millimètres ; il sera coupé, dans le sens de sa longueur, de onze raies blanches et rouge clair alternées : six blanches d'une largeur de 3 millimètres 5 et cinq de 3 millimètres.

« La médaille sera suspendue au ruban par une bélière également en bronze.

« Le ruban sera orné d'une barrette en métal blanc portant les mots : « Engagé vo-

lontaire », pour tous ceux qui, vieux ou jeunes, dégagés de tout service militaire, ou non susceptibles d'appel dans les deux ans, se seront engagés au cours de la grande guerre.

« Auroit droit au port de la barrette d'engagé volontaire, les officiers de complément qui, bien que libérés, dès le temps de paix, par leur âge, de toute obligation militaire, étaient restés volontairement dans les cadres de la réserve ou de la territoriale et ont servi à ce titre pendant la guerre. » — (Adopté.)

« Art. 4. — Les intéressés devront pouvoir justifier leurs droits au port de la médaille par une pièce d'identité faisant ressortir leurs titres (livret militaire, extrait de citation, titre de pension, carnet de notes, certificat ou ordre de service). Ils devront se procurer l'insigne à leurs frais. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Nul ne pourra prétendre au port de la médaille s'il a été l'objet d'une condamnation sans sursis au cours de la campagne, pour faits qualifiés « crimes » par le code de justice militaire. » — (Adopté.)

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

14. — RENVOI DE LA FIXATION DE LA DATE D'UNE INTERPELLATION

M. le président. Je rappelle au Sénat que la fixation de la date de la discussion de l'interpellation de M. Larere, relative au ravitaillement du département des Côtes-du-Nord, avait été renvoyée au règlement de l'ordre du jour.

M. Larere, d'accord avec M. le ministre, demande le renvoi de cette fixation au début de la prochaine séance.

Il n'y a pas d'opposition?...  
Il en est ainsi ordonné.

15. — TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de la Chambre des députés la communication suivante :

« Paris, le 8 juin 1920.

« Monsieur le président,

« Dans sa séance du 8 juin 1920, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi ayant pour objet de modifier l'article 34, paragraphe 7, de la loi du 9 mars 1918 sur les loyers.

« Conformément aux dispositions de l'article 105 du règlement de la Chambre, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de cette proposition dont je vous prie de vouloir bien saisir le Sénat.

« Je vous serai obligé de m'accuser réception de cet envoi.

« Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Le président de la Chambre des députés,  
« RAOUL PÉRET. »

La proposition de loi est renvoyée à la commission nommée le 23 mai 1916, relative aux baux à loyer.

Elle sera imprimée et distribuée.

16. — DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Codet une proposition de loi ayant pour objet la participation obligatoire des ouvriers et employés des deux sexes aux bénéfices de l'entreprise dans le commerce et

dans l'industrie et la création de conseils du travail.

Le proposition de loi est renvoyée à la commission d'initiative. Elle sera imprimée et distribuée.

17. — ÉLECTIONS DE ONZE MEMBRES DE LA COMMISSION DE L'ALGÉRIE

M. le président. Conformément au règlement, il y a lieu de procéder à la nomination, au scrutin de liste, dans les bureaux, de 11 membres de la commission relative aux réformes que comporte la situation de l'Algérie.

Je propose au Sénat d'inscrire cette élection à l'ordre du jour des bureaux qui se réuniront à la première séance de la semaine prochaine. (Adhésion.)

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

Il en est ainsi décidé.

M. le président. Le Sénat entend tenir sa prochaine séance jeudi?

Voix nombreuses. Parfaitement, à jeudi.

M. le président. Il en est ainsi décidé.

18. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Je rappelle que le Sénat a précédemment fixé au jeudi 10 juin la discussion de l'interpellation de M. de Lamarzelle sur la liberté de diverses représentations théâtrales et la licence de certaines affiches.

En conséquence, voici quel pourrait être l'ordre du jour de cette séance :

Discussion de l'interpellation de M. de Lamarzelle et de plusieurs de ses collègues sur la liberté accordée à diverses représentations théâtrales et la licence de certaines affiches ;

1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ratification de la convention de Londres pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à instituer la police d'Etat dans la commune de Nice ;

1<sup>re</sup> délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, sur l'avancement des juges suppléants au tribunal de la Seine ;

1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur le crédit mutuel et la coopération agricoles.

A quelle heure le Sénat entend-il se réunir jeudi?

Voix nombreuses. Trois heures!

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

S'il n'y a pas d'opposition, le Sénat se réunira donc le jeudi 10 juin, à trois heures, en séance publique, avec l'ordre du jour qui vient d'être fixé. (Assentiment.)

19. — CONGÉ

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

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

Le congé est accordé.

Persenne ne demande plus la parole?...

La séance est levée.

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

Le Chef du service de la sténographie du Sénat,  
E. GUÉNIN.

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... »

3456. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 3 juin 1920, par M. Villiers, sénateur, demandant à M. le ministre de la marine s'il ne serait pas équitable de conserver, parmi les ouvriers de la pyrotechnie de Saint-Nicolas réunissant vingt-deux et vingt-trois ans de services qui doivent être prochainement licenciés, celles qui sont les plus anciennes, ou, en cas de licenciement, de leur allouer une pension correspondant à leurs années de services au lieu de l'indemnité prévue par l'article 31 du décret du 1<sup>er</sup> avril 1920.

3457. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 4 juin 1920, par M. Fourment, sénateur, demandant à M. le ministre des finances de lui faire connaître quel est le total, au 31 mai 1920, des dépenses engagées par la France, au titre de l'occupation des rives du Rhin et quel est le montant, à la même date, des sommes payées à la France par l'Allemagne, comme remboursement de ces dépenses d'occupation.

3458. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 5 juin 1920, par M. Beaumont, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre d'accorder aux vétérinaires aides-majors de 2<sup>e</sup> classe, qui seront admis à l'école d'application de cavalerie en 1920 et qui du fait de la guerre seront promus avec trois années de retard, une majoration de grade de deux ans sans rappel de solde, afin qu'ils jouissent des mêmes avantages que les élèves de l'école du service de santé et les élèves en pharmacie du service de santé pour lesquels un décret du 25 août 1919 fait remonter leur nomination au grade d'aide-major de 2<sup>e</sup> classe à la date à laquelle ils auraient été promus si les hostilités n'étaient survenues.

3459. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 5 juin 1920, par M. Poulle, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si un gendarme commissionné, ayant plus de dix ans de services, mais entré dans la gendarmerie au titre d'emploi réservé (3<sup>e</sup> catégorie), peut concourir au titre militaire pour l'emploi de commissaire de police de 4<sup>e</sup> classe; dans la négative, s'il peut concourir au titre civil et si, en ce cas, les années passées dans la gendarmerie seraient décomptées pour sa retraite dans cet emploi.

3460. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 5 juin 1920, par M. Poulle, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si un gendarme qui compte deux ans de grade de sous-officier dans un corps de troupe, peut se considérer comme réunissant quatre ans de ce grade, les gendarmes ayant rang et prérogatives de sous-officiers depuis le 1<sup>er</sup> mai 1918.

3461. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 5 juin 1920, par M. Jules Delahaye, sénateur, demandant à M. le ministre des finances quelle somme totale est due par l'Allemagne pour les dépenses nécessitées par l'occupation de certaines parties de

pays ennemi par les troupes françaises et quelle somme a été versée par cette nation sur cette dette.

**3462.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 5 juin 1920, par M. Jules Delahaye, sénateur, demandant à M. le ministre de l'intérieur de lui indiquer les chiffres des subventions données par le Gouvernement, les départements ou les villes aux diverses fédérations syndicales affiliées à la confédération générale du travail et à ladite confédération elle-même.

**3463.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 7 juin 1920, par M. Laurent Thiéry, sénateur, demandant à M. le ministre de l'intérieur si deux vieillards, mari et femme, âgés de soixante-douze et soixante-trois ans, infirmes tous deux, ne peuvent obtenir des tickets de pain à prix réduit sans être admis à l'assistance aux vieillards, étant donné qu'ils ont élevé onze enfants, donné sept fils et un gendre à la patrie et qu'ils sont dans une situation précaire.

**3464.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 7 juin 1920, par M. Laurent Thiéry, sénateur, demandant à M. le ministre de l'agriculture s'il ne serait pas possible de faire bénéficier les gardes forestiers communaux en retraite des majorations de pension allouées aux gardes forestiers domaniaux, les premiers étant réduits à la misère par la modicité de leur retraite.

**3465.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 7 juin 1920, par M. Fourment, sénateur, demandant à M. le ministre des finances si le gérant d'une société en commandite, mobilisé pendant toute la durée de la guerre, doit être assujéti à la contribution extraordinaire pour la part de bénéfices qui lui revient et qui a été réalisée à partir du jour où il a été démobilisé et où il a repris la gérance de la société.

**3466.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 7 juin 1920, par M. Schrameck, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre quand il compte rétablir le régime des permissions agricoles qui fonctionnait avant la guerre et dont le besoin est actuellement impérieux; il importerait, en effet, que les cultivateurs connaissent d'urgence les dispositions et modalités qui seront adoptées et que des facilités leur soient accordées pour qu'ils puissent contribuer au relèvement économique du pays.

**3467.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 8 juin 1920, par M. Penancier, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre si un militaire blessé, qui produit un certificat de médecin militaire de sa formation qui l'a immédiatement soigné, peut, sur cette attestation obtenir que mention soit faite de cette blessure sur les pièces matricules de son régiment, sinon comment il doit opérer et à qui il doit s'adresser.

**3468.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 8 juin 1920, par M. le marquis de Pomereu, sénateur, demandant à M. le ministre de la guerre à quelles conditions un jeune homme de la classe 1920, engagé volontaire pour quatre ans en août 1918, peut bénéficier aujourd'hui des facilités et dispenses accordées aux étudiants de ladite classe pour leur permettre de poursuivre leurs études dans la faculté où ils sont inscrits.

**3469.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 8 juin 1920, par M. Chama, sénateur, demandant à M. le ministre du commerce et du ravitaillement, s'il ne comprendrait pas, afin d'amener une équitable répartition du sucre — en présence du déficit

constaté dans la production, des accaparements et spéculations qui s'organisent sur ce produit — de décider, sans retard, que la carte de sucre sera maintenue pour une durée indéterminée et assurer, par priorité, à ceux qui sont détenteurs de cette carte, la régularité des attributions auxquelles elle donne droit.

**3470.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 8 juin 1920, par M. Lebrun, sénateur, demandant à M. le ministre des régions libérées, comment seront indemnisés les cultivateurs des régions libérées — qui, ayant pris livraison, sur l'insistance de l'administration, des bovins qui nous ont été livrés par l'Allemagne, et dont la plupart sont atteints de la fièvre aphteuse — ont perdu des bêtes au moment de la livraison, et ceux dont les bestiaux, antérieurement sains, ont péri après avoir pris contact avec les bovins livrés par l'Allemagne.

**3471.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 8 juin 1920, par M. Cadilhon, sénateur, demandant à M. le ministre de la justice comment il interprète l'article 57 de la loi du 9 mars 1918 et s'il n'estime pas que tous les locataires, qui ont réalisé des bénéfices exceptionnels de guerre, n'ont pas qualité pour réclamer la prorogation de durée de leur bail en cours.

**3472.** — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 8 juin 1920, par M. Cadilhon, sénateur, demandant à M. le ministre de la justice si l'article 56 de la loi du 9 mars 1918, qui concerne les baux en cours au 1<sup>er</sup> août 1914, doit être interprété comme l'est la loi du 4 mai 1920 qui porte que la prorogation aura lieu pour un délai tel que, y compris la durée du bail, renouvellements ou prorogations déjà acquis, elle assure la jouissance du preneur jusqu'à l'expiration du délai de deux ans à partir de la cessation des hostilités.

#### RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

**3217.** — M. Paul Dupuy, sénateur, demande à M. le ministre des pensions si la retraite d'un adjudant comptant trente ans de services et plus de deux ans de grade de lieutenant à titre temporaire, qui n'a pas pu être nommé à titre définitif, mais a été maintenu dans son dernier grade ne devrait pas être calculée d'après ce dernier grade. (Question du 24 mars 1920.)

Réponse. — Réponse affirmative (art. 3 de la loi du 16 avril 1920).

**3223.** — M. Maranget, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre pourquoi une association d'anciens combattants, ayant voulu honorer en une cérémonie commémorative les soldats morts pour la France, le concours d'une musique militaire a été refusé au service religieux; s'il existe des textes pour justifier cette mesure, et, dans l'affirmative s'il ne croit pas devoir autoriser, à l'avenir les musiques militaires à participer aux cérémonies de ce genre. (Question du 26 mars 1920.)

Réponse. — La réglementation en vigueur ne prévoit pas le concours des musiques militaires aux cérémonies religieuses. Dans le cas même, où il s'agit de fêtes ou de cérémonies civiles, les généraux ou commandants d'armes qualifiés pour statuer, doivent toujours consulter le préfet du département avant d'accorder le concours d'une musique militaire. D'autre part, de nombreuses demandes ne manqueraient pas de se produire pour obtenir la participation des musiques militaires dans les cérémonies religieuses organisées en vue d'honorer les morts pour la France. L'impossibilité matérielle d'y donner suite rend inopportune toute modification aux règles actuellement établies.

**3233.** — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si,

dans la loi majorant les pensions d'ancienneté, le deuxième alinéa de l'article 8 et le paragraphe « services admissibles entre le 1<sup>er</sup> juillet 1919 et le 30 juin 1922 » sont applicables à un officier mis en retraite d'office (circulaire du 5 janvier 1918) nommé au grade supérieur au titre de la réserve un mois après, et mis en congé sans solde lors du décret de cessation des hostilités et, dans le cas contraire, quelle décision il compte prendre vis-à-vis de ces officiers. (Question du 29 mars 1920.)

Réponse. — Il ne serait possible de répondre avec exactitude à la question posée que sur le vu de l'état des services de l'officier en cause.

**3257.** — M. Louis Soulié, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre quelle est la situation des démobilisés reconnus tuberculeux (tuberculose ouverte) d'après leur fiche sanitaire délivrée par le médecin-major; s'ils peuvent prétendre aux soins médicaux gratuits; si ceux reconnus atteints de tuberculose ouverte, mais n'ayant pas été réformés et dont le cas s'est aggravé, ont droit au port de l'insigne. (Question écrite du 14 avril 1920.)

Réponse de M. le ministre des pensions. — 1<sup>o</sup> Les anciens militaires atteints de tuberculose (ouverte ou fermée), non réformés, doivent demander au directeur du service de santé de leur région de les faire examiner par une commission de réforme. 2<sup>o</sup> Ils peuvent prétendre aux soins médicaux gratuits, s'ils sont bénéficiaires de la loi du 31 mars 1919 (art. 6 de ladite loi). 3<sup>o</sup> Ils n'ont droit au port de l'insigne que si la maladie, contractée ou aggravée par les fatigues du service, a motivé leur passage dans le service auxiliaire. Dans ce cas, les généraux commandant les corps d'armée et les régions, dont dépendent les corps ou services auxquels appartiennent les intéressés, sont seuls qualifiés pour statuer et faire délivrer l'insigne si le droit est reconnu.

**3292.** — M. Foucher, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si un officier en instance de retraite pour ancienneté de services depuis avril 1919, et dont la pension n'est pas encore liquidée, perdra, du fait du retard de la liquidation de sa pension, l'indemnité de cherté de vie qu'il aurait perçue si sa pension avait été liquidée avant le 1<sup>er</sup> janvier 1920. (Question du 22 avril 1920.)

Réponse. — Pourvu qu'il dépose sa demande dans les trois mois de la délivrance du titre de pension ou dans le mois de la remise effective dudit titre entre ses mains, et à supposer qu'il remplisse les conditions requises, l'intéressé bénéficiera de l'allocation temporaire à compter de la date d'entrée en jouissance de sa pension. Il peut d'ailleurs dès maintenant réclamer à l'administration de la guerre un certificat constatant sa situation de retraité et le déposer à l'appui de sa demande au lieu et place du certificat d'inscription.

**3348.** — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée le 3 mai 1920, par M. de Las Cases, sénateur.

**3355.** — M. Jules Delahaye, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique s'il sera toléré, pendant l'année scolaire 1920-1921, d'employer des institutrices adjointes dans les écoles de garçons, publiques ou privées, afin de faciliter une époque de transition et de réorganisation de toutes les écoles dont les maîtres ou adjoints sont encore sous les drapeaux. (Question du 5 mai 1920.)

Réponse. — En raison du retour à la vie normale, il ne paraît pas possible de prolonger au delà de l'année scolaire en cours l'autorisation accordée pendant la guerre, d'employer des femmes dans les écoles de garçons.

**3356.** — M. Louis Soulié, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre s'il n'y

aurait pas lieu d'appliquer immédiatement les règles prévues pour le licenciement du personnel féminin du ministère de la guerre, engagé à titre temporaire depuis le 2 août 1914, sans procéder, au préalable, à un examen qui, en l'espèce, n'est qu'un moyen d'élimination pouvant aboutir à des résultats injustes. (Question du 7 mai 1920.)

Réponse. — L'examen auquel est astreint le personnel n'a pas été envisagé comme moyen de classement en vue de déterminer les licenciements, mais comme moyen d'élimination, préalablement à tout licenciement, en cas d'insuffisance notoire. Dans quelques places, la difficulté des épreuves ayant conduit à l'élimination d'un trop grand nombre d'employés, des instructions ont immédiatement prescrit aux services locaux de faire subir un nouvel examen aux agents n'ayant pas obtenu la moyenne exigée. Il est permis de supposer que les résultats de cette deuxième épreuve seront tels qu'un nombre très réduit d'employés sera reconnu notoirement insuffisant au point de vue des connaissances générales indispensables. Le licenciement aura lieu dès lors en tenant compte presque uniquement de la situation de famille des intéressés et du préjudice que la guerre a pu leur causer.

3364. — M. Régnier, sénateur, demande à M. le ministre des pensions si les veuves des aviateurs militaires, qui ont trouvé la mort dans un accident d'aviation au cours d'un vol en dehors des formations des armées, ont droit au pécule de 1.000 fr. (Question du 12 mai 1920.)

Réponse. — Réponse négative (loi du 9 avril 1918, art. 3).

3365. — M. Roustan, sénateur, demande à M. le ministre des travaux publics s'il ne serait pas possible de lever la prohibition de sortie des wagons-réservoirs français chargés de vins français destinés à des pays étrangers tels que la Suisse, la Belgique, le Luxembourg. (Question du 14 mai 1920.)

Réponse. — La prohibition de sortie des wagons-réservoirs, qui avait été établie au cours des hostilités, a été rapportée à la date du 21 janvier 1919 (décret du 20 janvier 1919).

Les expéditions par wagons-réservoirs français de vins destinés à des pays étrangers tels que la Suisse, la Belgique, le Luxembourg sont donc possibles, sous réserve de l'obtention préalable d'une autorisation d'exportation qui, aux termes du décret du 19 juillet 1919, reste nécessaire pour la sortie des vins autres que les vins en bouteilles, que les vins en fûts de 225 litres au maximum et que les vins de liqueur; les autorisations de l'espèce sont délivrées par le ministre des finances sur avis favorable du ministre de l'agriculture.

3366. — M. Andrieu, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre si les régiments d'infanterie peuvent employer du personnel civil au titre de manutentionnaires. (Question du 14 mai 1920.)

Réponse. — Réponse affirmative.

3367. — M. Butterlin, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre s'il ne serait pas possible d'autoriser les militaires de la gendarmerie à toucher, à titre remboursable, les souliers (brodequins officier), dans les mêmes conditions que les adjudants des autres corps de troupes et, si cette mesure ne pouvait être appliquée à toute cette catégorie de militaires, s'il ne serait pas rationnel d'en faire bénéficier les chefs de famille ayant deux enfants et plus à leur charge. (Question du 17 mai 1920.)

Réponse. — Les gendarmes sont habillés sous le régime particulier de la masse individuelle; ils n'appartiennent donc pas comme les adjudants des corps de troupes à la catégorie des sous-officiers s'habillant à leurs frais. En l'état actuel de la réglementation, les gendarmes n'ont donc pas droit à la cession des brodequins modèle officier. La situation des approvisionnements ne permet pas d'augmenter le nombre des parties prenantes autorisées

à percevoir ce modèle de chaussures. Il convient d'ajouter que les gendarmes ont toutes facilités pour toucher des brodequins, modèle de la troupe, dans les magasins de l'Etat.

3374. — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre s'il maintiendra en vigueur ou s'il fera abroger la loi du 5 décembre 1903 lui permettant de statuer, sans recours, dans tous les cas litigieux pouvant se présenter dans les sociétés de secours mutuels militaires où, par suite de la retraite, un grand nombre de membres deviennent des citoyens complètement libres. (Question écrite du 18 mai 1920.)

Réponse. — La loi du 5 décembre 1903 a autorisé certaines dérogations à la loi du 1<sup>er</sup> avril 1898 en faveur des sociétés de secours mutuels constituées dans les armées de terre et de mer. Elle a permis de concilier les intérêts mutualistes et militaires en adaptant les statuts des sociétés militaires de secours mutuels, dans toute la mesure possible, à la loi du 1<sup>er</sup> avril 1898, mais en tenant compte aussi des nécessités de la hiérarchie et de la discipline. En raison du caractère spécial de ces sociétés, il ne paraît pas possible de faire application à leurs membres participants retraités de dispositions autres que celles de la loi du 5 décembre 1903. Cette loi paraît suffire à assurer le fonctionnement de toutes les sociétés militaires de secours mutuels et elle n'a donné lieu jusqu'à présent à aucune critique. Dans ces conditions, on n'entrevoit pas la nécessité de modifier ou d'abroger son texte.

3378. — M. Gaudin de Villaine, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique si un instituteur public, réformé définitivement par la commission de réforme de Rennes du 17 avril 1920, peut bénéficier du décret du 24 juillet 1917 (deux ans de congé avec traitement intégral accordé à tout fonctionnaire réformé). (Question du 18 mai 1920.)

Réponse. — La question ci-dessus posée se référant à un cas d'espèce, l'honorable sénateur est prié de vouloir bien faire connaître le nom de l'intéressé et la localité où il exerce.

3379. — M. Le Hars, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique si les élèves maîtres de la promotion de juillet 1914 et juillet 1915, qui ont été incorporés pendant la durée de la guerre, ne pourraient pas être l'objet d'une faveur leur permettant de subir, dès la fin de cette année, un examen de brevet supérieur avec programme réduit et, après une préparation professionnelle de trois mois, un examen réduit de certificat de fin d'études normales qui leur permettrait d'obtenir un poste dès le 1<sup>er</sup> janvier prochain. (Question du 18 mai 1920.)

Réponse. — Des instructions ont été données pour que les élèves maîtres des écoles normales primaires appartenant aux promotions 1914-1917 et 1915-1918 soient mis à même, lors de leur démobilisation, de poursuivre leurs études.

D'autre part, il y aura, pour les démobilisés, des séries spéciales, avec programme restreint, dans les sessions de brevet élémentaire et de brevet supérieur, en juillet et octobre prochains.

3383. — M. le ministre des finances fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 20 mai 1920, par M. Mauger, sénateur.

3384. — M. le ministre des finances fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 20 mai 1920, par M. Mauger, sénateur.

3385. — M. le Barillier, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique si le bénéfice de l'admissibilité à l'exa-

men du certificat d'aptitude à l'enseignement des langues vivantes dans les écoles normales et les écoles primaires supérieures ne peut être accordé à un candidat admissible à l'examen de 1913, le dernier qui ait eu lieu avant le 2 août 1914, ce candidat n'ayant pu se présenter à l'examen de septembre 1919. (Question du 20 mai 1920.)

Réponse. — Par extension des dispositions de la circulaire ministérielle du 5 avril 1919, le candidat visé par l'honorable sénateur, conserve, s'il a été mobilisé ou retenu dans les régions envahies, le bénéfice de l'admissibilité aux deux premières sessions du professorat des langues vivantes auxquelles il se présentera.

3386. — M. Joseph Loubet, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique si le bénéfice de la mesure de bienveillance accordée, en vertu de l'arrêté du 15 juin 1906, aux maîtres ayant des majorations pour services militaires, leur permettant de cumuler ces majorations dans la dernière classe, ne devrait pas être rétroactivement étendu à ceux qui, en raison de circonstances indépendantes de leur volonté, n'ont pu obtenir ces majorations que postérieurement à leur première promotion dans l'enseignement. (Question du 20 mai 1920.)

Réponse. — Dans l'intérêt même des fonctionnaires, la majoration doit être faite dans la classe où ils se trouvent lorsque cette majoration leur est attribuée. Une décision autorisant à cumuler rétroactivement dans la 5<sup>e</sup> classe à laquelle il n'appartient plus, les deux premières majorations accordées à un instituteur pour services militaires, ne lui donnerait aucun avantage, puisque les majorations dont il s'agit ne sauraient, en l'absence d'un texte formel, permettre un reclassement de l'intéressé.

3391. — M. Rouland, sénateur, demande à M. le ministre des finances pourquoi les contribuables propriétaires d'immeubles pour lesquels des contributions arriérées sont encore dues, ne peuvent lorsqu'ils versent des acomptes, obtenir, comme auparavant, des quittances correspondant par années, articles de rôle et nature de l'imposition, l'imputation de leur versement, la quittance qui leur est maintenant délivrée ne mentionnant que globalement la somme versée. (Question du 20 mai 1920.)

Réponse. — Afin de simplifier le service et d'accélérer le recouvrement des contributions arriérées, les percepteurs ont été autorisés à délivrer des quittances globales à valoir sur l'ensemble des impôts dus au Trésor.

Mais les contribuables ont toujours la faculté de demander, au moment du paiement, que l'imputation des sommes versées soit indiquée en détail sur la quittance.

3393. — M. Duquaire, sénateur, demande à M. le ministre des travaux publics que les patrons qui voyagent pour leur propre maison puissent, sur présentation de leur avis de patente, bénéficier de l'exemption de taxe sur les lettres poste restante dont jouissent les voyageurs de commerce porteurs d'une carte d'identité professionnelle laquelle est refusée aux patrons. (Question du 21 mai 1920.)

Réponse. — Aux termes des dispositions de l'article 5 de la loi du 29 mars 1920 sont seules exemptes de la surtaxe de poste restante les correspondances adressées aux voyageurs de commerce titulaires de la carte d'identité créée par la loi du 8 octobre 1913, ayant acquitté un droit d'abonnement de 10 fr. par an.

En présence des termes absolument précis de ladite loi, il n'est pas possible d'étendre le bénéfice de l'exemption de taxe à d'autres personnes qui, bien qu'appelées à voyager fréquemment du fait de leur profession ou pour leurs affaires, ne sont pas titulaires de la carte d'identité en question.

3395. — M. Chomet, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique quand un licencié, délégué comme professeur dans une école primaire supérieure en sep-

tembre 1914, qui, mobilisé pendant toute la guerre, n'a pu prendre possession d'un poste que le 1<sup>er</sup> octobre 1919, sera titularisé, comment doivent être comptées ses années pour l'avancement et s'il sera assimilé aux professeurs d'école normale ou primaire supérieure reçus au professorat en 1914. (Question du 31 mai 1920.)

Réponse. — Ce fonctionnaire sera titularisé dès que ses aptitudes pédagogiques auront été constatées et qu'il aura été l'objet d'une proposition de l'autorité académique et de l'inspection générale. Il sera assimilé, quant à l'ancienneté qui lui sera attribuée, aux professeurs d'école normale ou d'école primaire supérieure reçus au professorat en 1914.

3396. — Le ministre des pensions, primes et allocations de guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée le 21 mai 1920, par M. de Keranfec'h, sénateur.

3399. — Le ministre des pensions, primes et allocations de guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 21 mai 1920 par M. Laboulbène, sénateur.

3400. — M. le ministre des pensions, des primes et allocations de guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée le 21 mai 1920, par M. Laboulbène, sénateur.

3401. — M. Cannac, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre de tenir compte, par mesure exceptionnelle, du supplément de service déjà fourni par les militaires de la classe 1918 à ceux qui ont encouru de la prison, parfois pour des fautes légères, et qui sont menacés de faire des jours de service supplémentaires, afin de les renvoyer dans leurs foyers avec leurs camarades. (Question du 22 mai 1920.)

Réponse. — Les militaires de la classe 1918 ayant encouru des punitions de prison ou de cellule, doivent être maintenus après la libération de leurs camarades, conformément aux prescriptions de l'article 39 de la loi de recrutement. Toutefois, des instructions ont été données, pour qu'il soit tenu le plus grand compte de la conduite des intéressés depuis leur punition et particulièrement de leur attitude au feu, pour les faire bénéficier de réductions partielles ou totales de la durée de leur maintien au corps.

3403. — M. Guilloteaux, sénateur, demande à M. le ministre de la marine s'il est exact que deux années d'impossibilité de travail, occasionnées à un matelot parti aux armées en 1915, tombé malade, hospitalisé à plusieurs reprises, puis opéré à l'hôpital et réformé n° 2 en 1917, ne sont pas comptées à son actif au point de vue de sa retraite. (Question du 22 mai 1920.)

Réponse. — L'honorable sénateur est prié de vouloir bien faire connaître les nom, prénoms et matricule du marin en cause, afin de permettre de faire procéder à un enquête sur le cas de l'intéressé.

3405. — M. Fontanille, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique si l'administration collégiale ou académique peut, dans le courant de l'année scolaire, modifier le service des professeurs, leur donner une classe à faire, la leur retirer et la leur redonner, sans jamais les consulter sur l'opportunité de semblables mesures. (Question du 22 mai 1920.)

Réponse. — Le tableau de service hebdomadaire, établi au début de chaque année scolaire par les chefs d'établissement, sous le contrôle du recteur, tient le plus grand compte des convenances des intéressés, dans la mesure où

elles sont compatibles avec l'intérêt supérieur de l'enseignement.

Mais les nécessités du service permettent, en cours d'année, en conformité des règlements en vigueur, notamment lorsqu'il s'agit d'assurer les suppléances, de faire appel au concours des professeurs ou des professeurs adjoints qui ne justifient pas dans l'établissement du maximum prévu d'heures de service.

3406. — M. le ministre des pensions, primes et allocations de guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 22 mai 1920, par M. Massé, sénateur.

3407. — M. le ministre des pensions, primes et allocations de guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 24 mai 1920, par M. Joseph Loubet, sénateur.

3411. — M. Roustan, sénateur, demande à M. le ministre de l'agriculture si les propriétaires, qui ont de très grands besoins d'engrais chimiques, peuvent se procurer des sels de potasse d'Alsace, directement, sans passer par les maisons intermédiaires qui, d'après ces propriétaires, tirent profit de leurs privilèges. (Question du 25 mai 1920.)

Réponse. — Les commandes d'engrais potassiques portant sur des quantités égales ou supérieures à 10 tonnes peuvent être faites directement à la société commerciale des potasses d'Alsace, 9, boulevard du Maréchal-Pétain, à Mulhouse.

Les agents commerciaux de cette société reçoivent, en outre, les commandes aux mêmes conditions de vente, sans limitation de tonnage.

3413. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question, posée le 25 mai 1920, par M. Charpentier, sénateur.

3414. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question, posée le 25 mai 1920, par M. Charpentier, sénateur.

3418. — M. le ministre des pensions, des primes et des allocations de guerre, fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 26 mai 1920, par M. Mauger, sénateur.

3419. — M. Mauger, sénateur, demande à M. le ministre des travaux publics, des postes, des télégraphes et des téléphones si les veuves d'agents des postes, désireuses d'entrer dans l'administration, sont dans l'obligation de subir les mêmes épreuves que les aides ayant cinq ans de services, cette situation pouvant être préjudiciable aux intérêts des veuves. (Question du 26 mai 1920.)

Réponse. — L'examen spécial d'aptitude à l'emploi de dame auquel peuvent prendre part les aides des bureaux de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> classe, ainsi que les veuves et les orphelins d'agents de l'administration comportent des épreuves communes aux deux catégories de postulantes (orthographe, écriture, rédaction, géographie et arithmétique).

Ces épreuves ont pour objet de déterminer si les intéressées possèdent un minimum de connaissances générales indispensables à l'exercice des fonctions de dame employée.

Les aides ont, en outre, à justifier des connaissances professionnelles théoriques et pratiques qu'elles ont acquises pendant la durée de leur stage. Ces dernières matières obliga-

toires et éliminatoires, pour les aides, n'ont pas à être subies par les veuves.

A remarquer qu'en l'espèce il s'agit d'un examen et non d'un concours, et que les veuves atteignant le minimum de points fixé par les dispositions administratives sont déclarées admissibles. Les veuves ne sont donc aucunement désavantagées par les aides qui, bien que subissant en partie les mêmes épreuves, constituent une catégorie de postulantes nettement différente.

3421. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question, posée le 27 mai 1920, par M. Bouveri, sénateur.

3428. — Le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 28 mai 1920, par M. Gaudin de Villaine, sénateur.

3429. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 28 mai 1920, par M. Gaudin de Villaine, sénateur.

3430. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 28 mai 1920, par M. Joseph Loubet, sénateur.

3435. — M. Charpentier, sénateur, demande à M. le ministre de l'instruction publique si une veuve de guerre, institutrice, peut demander, en remplacement de la pension de 800 fr. à laquelle elle a droit du fait que son mari a été tué à l'ennemi, le demi-traitement de feu son mari, instituteur avant la guerre. (Question du 28 mai 1920.)

Réponse. — La loi du 6 avril 1918 permet aux veuves et aux orphelins de fonctionnaires décedés sous les drapeaux d'opter entre la pension à laquelle ils ont droit et le demi-traitement du mari ou du père.

Toutefois, le régime du demi-traitement ne peut être accordé que jusqu'au 15 octobre 1919, l'article 7 de la loi du 30 septembre 1919 ayant rendu obligatoire celui de la pension à partir du 16 novembre.

3438. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 29 mai 1920, par M. Bussière, sénateur.

3445. — M. le ministre de la guerre fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à faire à la question posée, le 31 mai 1920, par M. Lebrun, sénateur.

#### Erratum

au compte rendu in extenso de la séance du lundi 31 mai (Journal officiel du 1<sup>er</sup> juin).

Page 798, 2<sup>e</sup> colonne, art. 62, 3<sup>e</sup> alinéa, 7<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... à la charge de l'acheteur, du consommateur »,

Lire :

« ... à la charge de l'acheteur ou consommateur... ».

## Errata

au compte rendu in extenso de la séance du mardi 1<sup>er</sup> juin (Journal officiel du 2 juin).

Page 823, 1<sup>re</sup> colonne, 4<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... 50 à 500 fr. du quintuple des droits fraudés... »,

Lire :

« ... 50 à 500 fr., du quintuple des droits fraudés... ».

Page 823, 2<sup>e</sup> colonne, art. 77, 4<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... transitant pour la France... »,

Lire :

« ... transitant par la France... ».

## Errata

au compte rendu in extenso de la séance du 2 juin (Journal officiel du 3 juin).

Page 865, 1<sup>re</sup> colonne, 51<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... reçoivent une rémunération... »,

Lire :

« ... font l'objet de rémunération... ».

Page 873, 3<sup>e</sup> colonne, 26<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« Or ce ne sont pas les emplois principaux »,

Lire :

« Or ce ne sont pas ses emplois principaux ».

Page 876, 2<sup>e</sup> colonne, 58<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... les automobiles... »,

Lire :

« ... les canots automobiles... ».

Page 884, 1<sup>re</sup> colonne, 4<sup>e</sup> ligne en partant du bas,

Au lieu de :

« Le montant... »,

Lire :

« 1<sup>er</sup> Le montant... ».

Même page, même colonne, 22<sup>e</sup> ligne en partant du bas,

Au lieu de :

« ... quantités de saccharine contenues... »,

Lire :

« ... quantité de saccharine contenue... ».

Même page, même colonne, article 106, 4<sup>e</sup> alinéa, 1<sup>re</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... tarif sera aux appliqué produits... ».

Lire :

« ... tarif sera appliquée aux produits... ».

Page 885, 1<sup>re</sup> colonne, 47<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... non, car ne touchons pas... »,

Lire :

« ... non, car nous ne touchons pas... ».

Même page, 3<sup>e</sup> colonne, 5<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... sa proposition... »,

Lire :

« ... la disposition... ».

Page 886, 3<sup>e</sup> colonne, 45<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... à la charge des contribuables... »,

Lire :

« ... à la charge du contribuable... ».

Page 887, 3<sup>e</sup> colonne, 77<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« M. Gaudin de Villaine. Nous voterons la loi la mort dans l'âme »,

Lire :

« M. Gaudin de Villaine. Vous voterez la loi la mort dans l'âme ».

Page 891, 2<sup>e</sup> colonne, 6<sup>e</sup> ligne, en partant du bas,

Au lieu de :

« ... qui nous permettront de ne pas recommencer chaque jour.

« En cela, nous ne suivrons pas le conseil que nous donnait M. Dausset : excéder le pays par de nouvelles demandes d'impôts »,

Lire :

« ... qui nous permettront de ne pas recommencer chaque jour — en cela, nous ne suivions pas le conseil que nous donnait M. Dausset — à excéder le pays par de nouvelles demandes d'impôts ».

Page 892, 1<sup>re</sup> colonne, 23<sup>e</sup> ligne,

Au lieu de :

« ... nécessaires à couvrir les charges »,

Lire :

« ... nécessaires pour couvrir les charges ».

## Ordre du jour du jeudi 10 juin.

A quinze heures, séance publique :

Discussion de l'interpellation de M. de Lamarzelle et de plusieurs de ses collègues sur la liberté accordée à diverses représentations théâtrales et la licence de certaines affiches.

1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant ratification de la Convention de Londres pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. (N<sup>os</sup> 392, année 1919 et 219, année 1920. — M. Jénouvrier, rapporteur.)

1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à ins-

tituer la police d'Etat dans la commune de Nice. (N<sup>os</sup> 156 et 217, année 1920. — M. Magny, rapporteur.)

1<sup>re</sup> délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, sur l'avancement des juges suppléants au tribunal de la Seine. (N<sup>os</sup> 184 et 205, année 1920. — M. Guillaume Poulle, rapporteur.)

1<sup>re</sup> délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur le crédit mutuel et la coopération agricoles. (N<sup>os</sup> 757, année 1919 et 181, année 1920. — M. Clémentel, rapporteur.)

## Rectifications

au compte rendu in extenso de la séance du 1<sup>er</sup> juin. (Journal officiel du 2 juin.)

Dans le scrutin n<sup>o</sup> 31, après pointage, sur le texte présenté par la commission pour la première partie de l'article 80, M. Morel (Jean) a été porté comme ayant voté « pour ».

M. Morel (Jean) déclare que son intention était de voter « contre ».

Dans le même scrutin, M. Méline a été porté comme « n'ayant pas pris part au vote ».

M. Méline déclare que son intention était de voter « pour ».

Dans le scrutin n<sup>o</sup> 31, après pointage, sur le texte présenté par la commission pour la première partie de l'article 80 :

M. Blaignan a été porté comme « n'ayant pas pris part au vote ».

M. Blaignan déclare que son intention était de voter « contre ».

Dans le scrutin n<sup>o</sup> 31, après pointage, sur le texte présenté par la commission pour la première partie de l'article 80 (nouvelles ressources fiscales) :

M. de Lavrignais a été porté comme « n'ayant pas pris part au vote ».

M. de Lavrignais déclare que son intention était de voter « contre ».

## Rectifications

au compte rendu in extenso de la séance du 2 juin. (Journal officiel du 3 juin.)

Dans le scrutin n<sup>o</sup> 32 sur le premier alinéa de l'article 94 (texte de la commission), M. Poulle a été porté comme ayant voté « pour ».

M. Poulle déclare avoir voté « contre ».

Dans le scrutin n<sup>o</sup> 34 sur l'ensemble du projet de loi portant création de nouvelles ressources fiscales :

M. Butterlin a été porté comme « n'ayant pas pris part au vote ».

M. Butterlin déclare avoir voté « pour ».

Dans le scrutin n<sup>o</sup> 34, sur l'ensemble du projet de loi portant création de nouvelles ressources fiscales :

M. Dubost (Antonin) a été porté comme « n'ayant pas pris part au vote ».

M. Dubost (Antonin) déclare avoir voté « pour ».

Dans le scrutin n<sup>o</sup> 34 sur l'ensemble du projet de loi portant création de nouvelles ressources fiscales :

M. Michaut (Henri) a été porté comme « n'ayant pas pris part au vote ».

M. Michaut (Henri) déclare avoir voté « pour ».