

SÉNAT

Session ordinaire de 1920.

COMPTE RENDU IN EXTENSO — 69^e SÉANCE1^{re} séance du samedi 24 juillet.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal : MM. Louis Martin, Paul Doumer et Dominique Delahaye.
2. — Excuse.
3. — Demande de congé.
4. — 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant modification des lois des 26 décembre 1912 (art. 1^{er}), 23 décembre 1913 (art. 1^{er}) et 13 juillet 1914 (art. 1^{er}), autorisant les gouverneurs généraux de l'Indo-Chine, de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française à contracter des emprunts pour l'exécution de travaux publics :
Déclaration de l'urgence.
Adoption des cinq articles et de l'ensemble projet de loi.
5. — 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant modification à la loi du 23 décembre 1913, autorisant le gouvernement général de l'Afrique occidentale française à contracter un emprunt de 167 millions pour construire de nouvelles lignes de chemins de fer et pour travaux d'aménagement des ports :
Déclaration de l'urgence.
Art. 1^{er} : MM. Victor Bérard, Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances ; Albert Sarraut, ministre des colonies, et Schrameck. — Adoption.
Art. 2. — Adoption.
Adoption de l'ensemble du projet de loi.
6. — Adoption, au scrutin, de la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant l'ouverture d'un crédit supplémentaire applicable aux dépenses administratives de la Chambre des députés pour l'exercice 1920.
7. — Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 :
Suite de l'état A :
Monnaies et médailles. — Adoption.
Imprimerie nationale. — Adoption.
Poudres et salpêtres. — Adoption.
Ministère des travaux publics :
Discussion générale : MM. Drivet, Dominique Delahaye, Gentil, Gourju, Roustan, Jénouvrier, Grosjean, Albert Peyronnet, le lieutenant-colonel Pichon, Gaston Doumergue, Machet, Brindeau, Mauger, Peschaud, Cauvin, Yves Le Troquer, ministre des travaux publics, et Henry Chéron.
Discussion des articles :
Chap. 1^{er} à 27. — Adoption.
Chap. 28. — MM. Louis Serre et Yves Le Troquer, ministre des travaux publics. — Adoption.
Chap. 29 à 43. — Adoption.
Chap. 44 : MM. Thuillier-Buridard et Bignon, sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande. — Adoption.
Chap. 45 : MM. de Rougé, Babin-Chevaye, le comte de Landemont et Yves Le Troquer, ministre des travaux publics. — Adoption.
Chap. 46 à 50. — Adoption.
Chap. 51 : MM. Roustan et Bignon, sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande. — Adoption.
Chap. 52 à 65. — Adoption.
Chap. 66 : MM. Brager de La Ville-Moysan et Yves Le Troquer, ministre des travaux publics. — Adoption.
Chap. 67 à 69. — Adoption.
Chap. 70 : MM. Imbart de la Tour, André

SÉNAT — IN EXTENSO

Berthelot, rapporteur ; Yves Le Troquer, ministre des travaux publics ; Victor Bérard, Vayassière et Louis David. — Adoption.

Chap. 71 à 81. — Adoption.

Chap. 82 : M. de Rougé. — Adoption.

Chap. 83 à 89. — Adoption.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

8. — Règlement de l'ordre du jour.

9. — Congé.

Fixation de la prochaine séance à l'après-midi du même jour.

PRÉSIDENCE DE M. ALEXANDRE BÉRARD,
VICE-PRÉSIDENT

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

1. — PROCÈS-VERBAL

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

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole sur le procès-verbal ?

M. Louis Martin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Louis Martin sur le procès-verbal.

M. Louis Martin. Messieurs, hier soir, après le discours si remarquable de M. Ribot et les explications si éloquentes que M. Millerand avait données par avance, il s'est produit, naturellement, dans le Sénat un certain mouvement ; nous avons cru que la séance était levée. Le bruit des conversations ne permettait plus d'entendre distinctement les paroles de M. le président, si bien que les différents chapitres du budget des affaires étrangères ont été mis aux voix sans que je m'en sois rendu compte. Or, j'avais précisément l'intention de prendre la parole contre certains crédits, notamment ceux qui concernent la création de postes fastueux à 300,000 fr. Ces chiffres, inconnus de l'empire lui-même, ne sont pas du tout en rapport avec notre situation financière.

M. le président. Votre observation figurera au procès-verbal.

M. Victor Bérard. Je joins ma protestation à celle de M. Louis Martin.

M. Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances.

M. le rapporteur général de la commission des finances. Je tiens à protester contre les paroles que vient de prononcer l'honorable M. Louis Martin. A la suite du discours éloquent et émouvant de l'honorable M. Ribot, il y a eu certainement des mouvements d'approbation dans l'Assemblée, mais la discussion ne s'est pas arrêtée là. Certains de nos collègues ont pu quitter la salle des séances — c'est fâcheux pour eux et pour nous — mais les membres assidus au Sénat étaient là.

M. Victor Bérard. Vous m'avez souvent reproché, monsieur le rapporteur, d'être trop assidu.

M. le rapporteur général. A la suite du discours de l'honorable M. Ribot il y a eu encore une discussion. Personnellement je suis intervenu. Des observations furent échangées ; puis, quand a été posée la question de savoir si le Sénat allait passer à la discussion des chapitres, j'ai fait observer à l'Assemblée — je n'ai pas le temps de lire le *Journal officiel* qui a dû le consigner — que la discussion du budget des affaires étrangères avait vraiment été belle, complète et que, sur les chapitres, l'accord complet entre la commission des finances et le Gouvernement, sans aucun amendement, permettait de

passer au vote. Le Sénat a adhéré à ma proposition ; les articles ont été votés de la façon la plus normale sans que cela puisse soulever une protestation légitime de personne.

M. le président. Les protestations de MM. Louis Martin et Victor Bérard...

M. Brager de La Ville-Moysan. Auxquelles je m'associe.

M. le président. ... et de M. Brager de La Ville-Moysan seront insérées au procès-verbal.

M. Dominique Delahaye. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dominique Delahaye sur le procès-verbal.

M. Dominique Delahaye. C'est moi, messieurs, qui ai fait entendre la dernière protestation, hier, à la fin de ce débat, et voici ce que j'ai dit, en réponse à M. le président :

A la page 1394 du *Journal officiel*, je lis : « M. le président. Si personne ne demande plus la parole, je vais donner lecture des chapitres. »

J'intervins alors pour dire : « Je demande que ce débat ait une conclusion, car il ne peut pas être terminé ainsi. »

Je parlais après M. Héry. Il y avait du flottement, mais on est passé tout de suite au vote des chapitres.

M. le rapporteur général a dit le mot de la situation ; ce n'est donc pas pour le contredire que je suis à cette tribune, mais pour l'approuver. Nous n'avons pas, en effet, dégagé de ce débat tout ce qu'il fallait dégager. Mais ce n'est pas le moment d'y suppléer. Aussi me borné-je à souligner ce qui s'est passé.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le procès-verbal ?...

Le procès-verbal est adopté.

2. — EXCUSE

M. le président. M. Jean Morel s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de ce jour ni à celles qui vont suivre jusqu'à mardi.

3. — DEMANDE DE CONGÉ

M. le président. M. Gras demande un congé pour raison de santé.

Cette demande est renvoyée à la commission des congés.

4. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF A L'ÉMISSION D'EMPRUNTS POUR L'EXÉCUTION DE TRAVAUX PUBLICS DANS CERTAINES COLONIES FRANÇAISES

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant modification des lois des 26 décembre 1912 (art. 1^{er}), 23 décembre 1913 (art. 1^{er}) et 13 juillet 1914 (art. 1^{er}), autorisant les gouverneurs généraux de l'Indo-Chine, de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française à contracter des emprunts pour l'exécution de travaux publics.

M. Lucien Cornet. 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 des articles du projet de loi. (Le Sénat décide qu'il passe à la discussion des articles.)

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

« Art. 1^{er}. — Par dérogation aux dis-

positions des lois du 26 décembre 1912 (art. 1^{er}), du 23 décembre 1913 (art. 1^{er}), du 13 juillet 1914 (art. 1^{er}), qui ont respectivement autorisé les gouverneurs généraux de l'Indo-Chine, de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française à contracter des emprunts pour l'exécution des travaux publics, les taux effectifs maximum auxquels pourront être contractés ces emprunts seront fixés pour chaque émission par un décret pris sur la proposition des ministres des colonies et des finances.

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Le ministre des colonies est autorisé à commander, d'accord avec le ministre des finances, sans que soient pris les décrets prévus par lesdites lois pour l'ouverture des travaux, les matériels et matériaux que comportent les programmes déterminés par ces lois. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Les modifications qui devraient, en raison des circonstances, être apportées aux programmes et aux évaluations déterminées par les lois précitées seront soumises à la sanction législative. » — (Adopté.)

« Art. 4. — L'article 9 de la loi du 26 décembre 1912 (Indo-Chine) ainsi que les articles 8 des lois du 23 décembre 1913 et du 13 juillet 1914 (Afrique occidentale et Afrique équatoriale françaises) sont remplacés par la disposition suivante :

« Tous les matériaux employés pour l'exécution des travaux ainsi que le matériel fixe et roulant nécessaire à l'exploitation des chemins de fer projetés, qui ne se trouveront pas dans le pays, devront être d'origine française et transportés sous pavillon français. Toutefois, des arrêtés du ministre des colonies pourront autoriser des dérogations à cette règle. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Sont abrogées, en ce qu'elles ont de contraire aux dispositions de la présente loi, les dispositions des lois des 26 décembre 1912, 23 décembre 1913 et 13 juillet 1914. » — (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

5. — ADOPTION D'UN PROJET D'EMPRUNT CONCERNANT L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant modification à la loi du 23 décembre 1913, autorisant le gouvernement général de l'Afrique occidentale française à contracter un emprunt de 167 millions pour construire de nouvelles lignes de chemins de fer et pour travaux d'aménagement des ports.

M. Lucien Cornet, 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 des articles du projet de loi.

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

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

« Art. 1^{er}. — Les allocations prévues à l'article 1^{er} de la loi du 23 décembre 1913 qui a autorisé le gouvernement général de

l'Afrique occidentale à contracter un emprunt de 167 millions sont portées :

« 1^o Pour l'achèvement du chemin de fer de Thiès à Kayes de 25 millions à 40 millions ;

« 2^o Pour l'amélioration du port de Dakar, de 6 millions à 40 millions. »

M. Victor Bérard. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Victor Bérard.

M. Victor Bérard. Je voudrais poser une question à M. le ministre des colonies.

Quel est le régime de ces emprunts ? Quelle est la part de ces emprunts que l'on compte émettre à l'heure actuelle ?

M. Paul Doumer, rapporteur général de la commission des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances.

M. le rapporteur général. Nous ne faisons que rectifier le taux de l'emprunt. Les lois antérieures ne permettaient, en effet, d'emprunter qu'à un taux déterminé. Comme, à l'heure présente, on ne peut plus, à ce taux, trouver d'argent, nous n'avons fait que modifier, sur ce point, les lois anciennes.

M. Victor Bérard. J'approuve des deux mains. Mais, ce que je demande, c'est le nombre des millions que M. le ministre des colonies compte emprunter immédiatement sur l'ensemble de ces emprunts.

M. Albert Sarraut, ministre des colonies. Ce n'est pas à moi qu'il appartient de déterminer ce chiffre, c'est au gouverneur général de la colonie. Je crois savoir qu'actuellement on n'a besoin que d'une faible tranche de l'emprunt pour continuer les travaux commencés.

M. Victor Bérard. Quelle est cette faible tranche ? En ce moment, on nous présente toute une série d'emprunts énormes ; il faudrait que nous sachions à peu près où nous allons.

M. le ministre. Il s'agit de vingt à vingt-cinq millions.

M. Victor Bérard. Pour l'Afrique occidentale ?

M. le ministre. Oui.

M. Victor Bérard. Et pour l'Afrique équatoriale ?

M. le ministre. Je suis en train d'en discuter avec le gouverneur général ; il s'agira à peu près du même chiffre.

M. Victor Bérard. Et pour l'Indo-Chine ?

M. le ministre. Rien du tout. La colonie ne songe pas en ce moment à réaliser la seconde tranche de l'emprunt de 1912.

M. Victor Bérard. En réalité, donc, nous engageons aujourd'hui un emprunt d'une quarantaine de millions effectifs.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. Je fais remarquer au Sénat que nous engageons la discussion.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Il ne s'agit pas, dans le projet en discussion, d'un emprunt, mais de modifications aux conditions des emprunts mis à la disposition du ministre pour construire la ligne de chemin de fer de Thiès à Kayes et pour l'amélioration du port de Dakar.

M. Schrameck. C'est tout de même un emprunt, d'après ce que dit M. Victor Bérard, puisque vous ne pourriez pas trouver de crédits sans cela. Il y a là un emprunt nouveau, puisque votre emprunt ancien est caduc.

M. le président. Puisque la discussion s'engage, je vais être obligé de retirer le projet de l'ordre du jour. Déjà trois de nos collègues ont parlé, bien que le projet ait été inscrit en tête de l'ordre du jour, sous réserve qu'il n'y aurait pas débat. (Mouvements divers.)

M. Schrameck. Nous demandons simplement des chiffres et des précisions.

M. le rapporteur général. Il n'y a qu'à retirer le projet de l'ordre du jour.

M. le ministre. Le projet soumis au Sénat a simplement pour objet de permettre de modifier les prévisions primitives établies pour les dépenses de certains travaux, qui n'ont pu être exécutés depuis l'époque où est intervenu le vote du projet d'emprunt en 1913 ; ces prévisions doivent en effet être majorées en raison de la cherté des matériaux et du coût plus considérable des travaux.

M. Schrameck. M. Victor Bérard pose une question à laquelle nous nous associons tous, quand il veut savoir le montant des emprunts que l'on compte réellement effectuer. Les anciens emprunts, en effet, sont tombés ; puisque vous ne trouvez pas le moyen de les réaliser dans chaque colonie c'est comme s'ils n'existent plus. Il s'agit d'en faciliter aujourd'hui la réalisation par l'augmentation du taux de l'intérêt.

Nous désirons savoir quels sont effectivement les emprunts que, pour chaque colonie, vous comptez réaliser. Au moment où de tous côtés on vote des emprunts...

M. le rapporteur. Il s'agit de dépenser 40 millions au lieu de 25 pour le chemin de fer de Thiès à Kayes et 40 millions au lieu de 6 pour l'amélioration du port de Dakar.

M. le rapporteur général. M. le rapporteur parle au nom de la commission des finances. Celle-ci ne s'est occupée à aucun degré des emprunts et voici pourquoi : des lois antérieures ont été votées fixant le maximum de chaque emprunt et rien n'est changé à ces lois. Le ministre des colonies nous a simplement dit qu'au taux maximum fixé dans les projets de loi il est impossible aux gouverneurs généraux des colonies de réaliser leurs emprunts ; il est nécessaire à l'heure présente — tout le monde sait que le loyer de l'argent est beaucoup plus cher — d'augmenter ce maximum. Nous avons simplement, sans modifier les lois antérieures et en tenant compte de la demande qui nous était faite, majoré le taux des emprunts. La façon dont les gouverneurs généraux pourront les réaliser dépendra des négociations qu'ils engageront, ce qu'ils ne pouvaient pas faire tant que la loi ne leur avait pas permis de majorer le taux.

M. Schrameck. Donnez-nous un chiffre !

M. le président. Je fais juge le Sénat. C'est à lui de décider.

Je répète que le projet n'a été mis à l'ordre du jour que sous réserve qu'il n'y aurait pas de débat.

M. le rapporteur général. Retirons le projet de l'ordre du jour !

M. le ministre. Je demande instamment au Sénat de voter ce projet de loi. Il me suffira de deux mots pour montrer l'urgence et l'importance de ce vote.

On me demande un simple chiffre, il y a une confusion. MM. Victor Bérard et Schrameck demandent des explications sur un premier projet de loi qui est déjà voté, qui vient de l'être, celui qui tend à modifier le taux de l'intérêt pour les divers emprunts coloniaux, tandis que le projet dont on donne en ce moment lecture tend à introduire des modifications dans les prévisions d'un de ces projets d'emprunt, celui qui concerne l'Afrique occidentale. La raison en est que les devis primitivement établis ont été sensiblement modifiés du fait de la guerre, qui a obligé de majorer le prix de tous les travaux.

M. le président. C'est toute la discussion qui s'engage.

M. Dominique Delahaye. Je demande à dire un seul mot, qui mettra tout le monde d'accord.

M. le ministre des colonies. Pour répondre à la question posée, je dis qu'il

s'agit d'une tranche de 20 ou 25 millions et je supplie le Sénat de mettre les colonies en mesure de continuer leurs travaux.

M. Millières-Lacroix, président de la commission des finances. Je demande à nos collègues de ne plus insister. La commission des finances est saisie de ce projet depuis plusieurs jours.

Les questions qui vous préoccupent l'ont elles-mêmes préoccupée, et, à diverses reprises, nous nous en sommes entretenus, non seulement avec M. le rapporteur, mais avec M. le ministre des colonies. C'est en considération de l'urgence des opérations que nous vous prions de ne pas insister et de bien vouloir permettre le vote du projet de loi.

M. Victor Bérard. Tout à l'heure, M. le ministre des colonies nous a dit qu'il ne prendrait, sur cet emprunt, que deux tranches de 20 millions. Est-ce exact ?

M. le ministre des colonies. Oui, c'est vrai.

M. Victor Bérard. M. le ministre des colonies s'engage à ne lever que deux tranches de 20 millions sur cet emprunt que nous votons aujourd'hui ?... S'il en est ainsi, je vote des deux mains.

M. Dominique Delahaye. Moi aussi, mais je vous rappellerai, une fois de plus, l'histoire du cauris, de la poule et du nègre !

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

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — Les allocations prévues au même article pour le chemin de fer de Bamako à Bougouni (15 millions 250,000 fr.), pour le prolongement du chemin de fer de la Guinée, de Kankan vers Beyla (25 millions), pour les chemins de fer du Dahomey (30,500,000 fr.), pour l'amélioration de l'embouchure du Sénégal (10 millions), sont provisoirement supprimées, en attendant la révision définitive du programme fixé par l'article 1^{er} de la loi précitée. En conséquence, pour ces articles du programme, aucun décret d'autorisation d'ouverture des travaux ne pourra intervenir jusqu'à ladite révision. » — (Adopté.)

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

(Le projet de loi est adopté.)

6. — ADOPTION D'UNE PROPOSITION DE LOI OUVRANT UN CRÉDIT SUPPLÉMENTAIRE APPLICABLE AUX DÉPENSES DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant l'ouverture d'un crédit supplémentaire applicable aux dépenses administratives de la Chambre des députés pour l'exercice 1920.

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

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

M. le président. Je donne lecture de l'article unique de la proposition de loi :

« Article unique. — Il est ouvert au ministre des finances, en addition aux crédits provisoires alloués au titre des dépenses ordinaires des services civils de l'exercice 1920, un crédit de 190,000 fr., applicable au chapitre 51 du budget de son ministère : « Dépenses administratives de la Chambre des députés et indemnités des députés. »

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

Il va être procédé au scrutin.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants.....	264
Majorité absolue.....	133
Pour.....	264

Le Sénat a adopté.

7. — SUITE DE LA DISCUSSION DU BUDGET DE 1920

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920.

Nous passons, messieurs, au budget des monnaies et médailles :

Fabrication des monnaies et médailles.

« Chap. 1^{er}. — Personnel, 673,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 2. — Indemnités diverses, 115,000 francs. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 121,000 fr., adopté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 115,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 2, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 3. — Matériel, 87,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 4. — Dépenses diverses, 6,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 5. — Attribution aux personnels civils de l'Etat d'allocations pour charges de famille, 63,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 6. — Salaires, 1,776,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 7. — Salaires. — Rémunération d'auxiliaires recrutés à l'occasion de la guerre, 100,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 8. — Matériel commun à la fabrication des monnaies et médailles, 1,831,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 9. — Matériel spécial à la fabrication des monnaies, 28,099,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 10. — Matériel spécial à la fabrication des médailles, 1,197,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 11. — Matériel neuf, 130,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 12. — Dépenses éventuelles (secours, indemnités, pensions et compléments de pensions, dépenses diverses en faveur des ouvriers, de leurs veuves et de leurs orphelins, 50,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 13. — Fabrication des monnaies de bronze, 572,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 14. — Fabrication des monnaies françaises en bronze de nickel, 1,846,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 15. — Retrait des monnaies divisionnaires d'argent démonétisées, 402,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 16. — Rétributions aux graveurs de médailles, 60,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 17. — Application au Trésor de l'excédent des recettes sur les dépenses, 299,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 18. — Application au fonds d'entretien de la circulation constituée en vertu de l'article 1^{er} de la convention internationale du 4 novembre 1908, 2,601,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 19. — Application au fonds spécial « Remplacement des monnaies françaises de bronze par des pièces de nickel », 5,153,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 20. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéances. » — (Mémoire.)

« Chap. 21. — Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916). » — (Mémoire.)

« Chap. 22. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

Nous arrivons au budget de l'Imprimerie nationale.

Imprimerie nationale.

« Chap. 1^{er}. — Traitement du personnel commissionné, 1,201,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 2. — Indemnités et allocations diverses du personnel commissionné, 191,900 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, c'est-à-dire celui de 221,900 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 191,900 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 2, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 3. — Salaires du personnel non commissionné, 135,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 4. — Indemnités et allocations diverses du personnel non commissionné, 36,530 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 41,530 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 36,530 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 4, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 5. — Frais de bureau. — Affranchissements. — Frais de service général, 72,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 6. — Entretien ordinaire des bâtiments et fournitures pour réparations, 57,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 7. — Attribution aux personnels civils de l'Etat d'allocations pour charges de famille, 233,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 8. — Salaires des ouvriers, ouvrières, garçons d'atelier et apprentis, 12,165,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 9. — Indemnités et allocations diverses du personnel ouvrier, 705,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 845,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 705,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 9, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 10. — Entretien, réparation, renouvellement du matériel d'exploitation. — Achat de matériel neuf, 1,350,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 11. — Chauffage, éclairage et force motrice, 569,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 12. — Frais de livraisons dans Paris, 74,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 13. — Approvisionnements pour le service des ateliers et dépenses remboursables, 22,059,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 14. — Service médical, indemnités pour accidents du travail, secours et subventions à diverses sociétés, 297,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 15. — Subvention à la caisse des retraites (loi de finances du 22 avril 1905), 170,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 16. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 17. — Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916). » — (Mémoire.)

« Chap. 18. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 19. — Excédent des recettes sur les dépenses à verser au Trésor, 768,870 fr. » — (Adopté.)

Nous passons au budget du « service des poudres et salpêtres ».

1^{re} section. — Dépenses ordinaires.

« Chap. 1^{er}. — Personnel du cadre attaché à la direction des poudres de l'administration centrale, 316,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 2. — Personnel de l'agence comptable, 52,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 3. — Personnel du cadre du service des poudres et salpêtres, 4,260,500 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 4. — Frais généraux du service, 440,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 5. — Frais d'exploitation des établissements producteurs. — Personnel, 6,000,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 6,118,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 6 millions de francs, proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 5, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 6. — Frais d'exploitation des établissements producteurs. — Matériel, 12,000,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 12,809,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 12 millions de francs proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 6, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 7. — Entretien des bâtiments d'exploitation, de l'outillage et des machines diverses, 9 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 8. — Transports, 1 million de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 9. — Allocations non tarifées et indemnités diverses, 18,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 10. — Remboursement des avances du Trésor. » — (Mémoire.)

« Chap. 11. — Achat de terrains. — Bâtiments. — Outillage et machines. — Dépenses accidentelles. » — (Mémoire.)

Pour ce chapitre, la Chambre des députés a voté un crédit de 12,400,000 fr.

Je mets aux voix le chiffre de 12,400,000 francs, voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 11, tel qu'il est proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 11, proposé par la commission des finances, est adopté.)

M. le président. « Chap. 12. — Frais d'études relatives à la conservation des poudres et explosifs, 10,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 13. — Attribution au personnel civil permanent de l'Etat d'allocations pour charges de famille, 1,245,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 14. — Réparations civiles, 50,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 15. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 16. — Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916). » — (Mémoire.)

« Chap. 17. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 18. — Personnel civil temporaire

de la direction des poudres de l'administration centrale, 180,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 193,000 fr., adopté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 180,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 18, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 19. — Personnel temporaire de l'agence comptable, 40,000 francs. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 44,000 fr., adopté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 40,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 19, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 20. — Personnel du cadre du service des poudres. — Indemnités diverses, 300,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 21. — Frais généraux extraordinaires du service, 182,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 22. — Frais d'exploitation des établissements producteurs. — Personnel, 28 millions de francs. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 29,473,000 fr., adopté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 28 millions de francs, proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 22, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 23. — Frais d'exploitation des établissements producteurs. — Matériel, 3,691,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 24. — Entretien des bâtiments d'exploitation, de l'outillage et des machines diverses, 3,500,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 25. — Transports, 500,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 26. — Remboursement des avances du Trésor. » — (Mémoire.)

« Chap. 27. — Achats de terrains. — Bâtiments. — Outillage et machines. — Dépenses accidentelles, 15 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 28. — Magasin et conservation des poudres et explosifs. Frais de manutention et de garde des dépôts. — Liquidation des stocks, 8,182,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 29. — Attribution au personnel civil temporaire de l'Etat d'allocations pour charges de famille, 200,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 30. — Réparations civiles, 10,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 32. — Dépenses des exercices 1914 et 1915, créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916. » — (Mémoire.)

« Chap. 33. — Dépenses des exercices clos. — Subvention aux communes pour amélioration de leur système de défense contre l'incendie en vue de la protection des établissements ou entrepôts du service des poudres. » — (Mémoire.)

M. le président. Budget du ministère des travaux publics.

La parole est à M. Drivet.

M. Drivet. Messieurs, à propos du budget des travaux publics, et en l'absence des rapports spéciaux qui nous renseigneraient

et nous permettraient de suivre utilement la discussion, je suis dans l'obligation de poser quelques questions à M. le ministre.

La première a trait aux charbons, et, à son sujet, je voudrais avoir quelques explications, notamment sur la situation qui va être faite à nos populations au cours de l'hiver.

La pénurie de charbon s'annonce certaine et les prix qui vont être pratiqués seront particulièrement élevés. A un moment où la vie est toujours difficile et si lourde pour le modeste budget des ménagères, la péréquation énorme que vous avez mise sur le charbon domestique inquiète à juste titre les consommateurs. Elle est, du reste, mal comprise et il est à espérer qu'un jour prochain le Parlement en discutera les raisons et les résultats.

Il est certain qu'au point de vue industriel, il y a inquiétude pour l'avenir, non pas exclusivement à cause des prix, qui pèsent malgré tout considérablement sur les prix de revient, mais à cause des quantités, et nous demandons à M. le ministre des travaux publics de nous faire connaître la situation générale, les efforts faits pour augmenter la production nationale et diminuer le prix des charbons.

Mais étant donné que la production du charbon restera forcément insuffisante pour assurer la vie industrielle du pays, on a envisagé depuis fort longtemps, pour se décharger en partie de ce grand souci, l'organisation des forces hydrauliques du pays. Malheureusement, si on en parle depuis plusieurs années, on peut constater que rien n'a été fait jusqu'à ce jour en vue d'une réalisation, et, dans les crédits qui nous sont demandés, vous pouvez voir, messieurs, que rien n'est prévu en vue d'aider les sociétés qui seraient disposées à faire l'équipement des chutes d'eau si nombreuses et si importantes dont dispose notre pays.

M. Dominique Delahaye. L'étude n'est pas encore au point. (Sourires.)

M. Drivet. Il y a actuellement des sociétés et des particuliers qui seraient prêts à aménager des chutes, mais qui hésitent, étant donné les prix de constructions actuels, qui sont passés de 700 à 800 fr. à 3,000 et 3,500 fr. par cheval.

Une loi votée l'an dernier avait prévu que des subventions pourraient être accordées à ces sociétés; mais le règlement d'administration publique n'est pas encore publié et elles ne savent à qui s'adresser.

Il y a, de ce côté, un effort considérable à faire pour aider les bonnes volontés et calmer les appréhensions bien légitimes de ceux qui seraient disposés à engager des capitaux dans ces entreprises qui, sur certains points, sont inutiles à l'agriculture et au développement de l'industrie.

Il y a, en effet, la période de construction qui peut durer trois, quatre ou cinq années pendant lesquelles ces capitaux ne recevraient aucune rémunération, et c'est pour cela que l'aide de l'Etat peut-être précieuse, sinon indispensable.

Enfin, monsieur le ministre, je désire vous demander aussi ce que vous avez l'intention de faire à propos de canaux. Il n'en est aucunement question dans le rapport. Or, vous savez qu'un certain nombre de canaux sont restés inachevés, et que, dans d'autres parties de la France, d'autres travaux mériteraient au moins d'être entrepris et des projets du même genre examinés avec bienveillance.

Si nous voulons organiser le pays en vue de son rendement économique, il y a nécessité, pour soulager les chemins de fer, impuissants à tout transporter, de poursuivre la création de canaux.

Le département de la Loire, que j'ai l'honneur de représenter, poursuit la réalisation

d'un projet à l'étude depuis fort longtemps, auquel s'intéressent tous mes collègues du département. Il n'a pas été accueilli bien favorablement par votre administration, car on n'y a vu qu'une œuvre purement départementale. On a demandé des enquêtes pour savoir si, dans la traversée de ce département, on trouverait les ressources nécessaires pour rémunérer les sommes considérables qu'il faudrait dépenser pour sa construction.

La question ne doit pas être envisagée ainsi. Les canaux ne peuvent pas intéresser seulement une partie du territoire, ils intéressent toute la France, et cela ne peut être qu'une entreprise nationale.

Je vous demande, monsieur le ministre, de rappeler au service compétent que le projet de Rhône et Loire, dont j'entretiens le Sénat, doit être examiné sous cet angle et n'offre pas simplement un avantage local, malgré les intérêts considérables qu'il doit desservir dans la région de la Loire, où l'industrie est si puissante.

J'ai encore une autre question à poser; ce sera la dernière. J'abrége autant que je puis, mais la question des travaux publics est si importante, que nous avons le devoir de la discuter à propos du budget, car aucune autre occasion ne nous en est offerte. *(Parlez ! parlez !)*

Je ne trouve pas non plus dans le rapport des indications sur ce que vos services ont l'intention d'entreprendre, non pas cette année, mais l'année prochaine, en ce qui concerne les constructions de ponts; et j'ajoute que, lorsqu'on n'inscrit pas de crédit au cours d'un budget comme celui-ci, ce n'est pas six mois de retard qu'il faut escompter, mais un an ou un an et demi pour les travaux qu'il y aurait urgence à voir exécuter.

La région que je représente est particulièrement intéressée à la reconstruction d'un pont réclamée depuis de longues années et qui serait certainement chose faite, si la guerre n'était pas venue. Je sais bien que la guerre a arrêté beaucoup d'autres projets plus importants encore. Mais, enfin, il s'agit de la reconstruction d'un pont sur la route nationale n° 89, allant de Lyon à Bordeaux, à sa traversée de la Loire à Feurs. Je vous demande instamment, monsieur le ministre, de bien vouloir songer à cette reconstruction pour l'année prochaine et prévoir, à cet effet, les crédits nécessaires au budget.

M. le président de la commission des finances a le souci de boucler son budget, et je le comprends fort bien. Pourtant, il ne faut pas oublier, si nous voulons que, demain, la France puisse payer les impôts considérables que vous lui demandez, il faut lui fournir les moyens de travailler, il faut lui donner des chemins de fer, des canaux et des routes. *(Très bien ! très bien !)* C'est pour cela que j'insiste.

M. le président de la commission des finances. C'est votre droit.

M. Drivet. Il serait fâcheux que le budget d'un ministère aussi important que celui des travaux publics, qui intéresse à ce point la vie du pays, n'ait pas une discussion suffisamment ample et ne soit pas doté des crédits suffisants. *(Marques d'approbation.)*

Sur les chemins de fer, il y aurait beaucoup à dire. Vous en avez déjà parlé à la Chambre, monsieur le ministre, et j'ai lu vos discours, qui sont extrêmement intéressants. Mais nous ne voyons pas encore comme vous les voyez, peut-être, d'une façon particulière, les améliorations qui se produisent sur les voies ferrées. Je constate qu'il y a beaucoup moins de trains qu'autrefois, mais enfin, autrefois ils n'arrivaient pas et maintenant ils commencent

à arriver à peu près régulièrement. *(Sourires.)*

C'est un progrès.

Il est certain, cependant, que les industriels et les commerçants sont constamment dans l'incertitude et l'inquiétude au sujet de la réception de leurs marchandises. Il reste un effort considérable à faire.

Toutes ces questions de transports sont liées, d'ailleurs: si vous n'avez pas suffisamment de chemins de fer, faites des canaux pour les bateaux, des routes pour les transports automobiles et le trafic par voie ferrée sera soulagé d'autant.

Messieurs, j'ai terminé mes questions que j'ai rendues aussi courtes que possible. Elles ne sont pas inutiles, je crois, au seuil de la discussion d'un grand budget comme celui des travaux publics, dont dépend la vie économique du pays. *(Très bien ! très bien ! et applaudissements.)*

M. Dominique Delahaye. Je demande la parole.

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

M. Dominique Delahaye. Moi aussi, je m'efforcerai d'être très bref afin de ne pas encourir les reproches de M. le président de la commission des finances.

Je veux commencer par des remerciements anticipés à M. le ministre des travaux publics.

M. le président de la commission des finances. Qu'allez-vous lui demander, mon Dieu ! *(Sourires.)*

M. Dominique Delahaye. Anticipés, voici pourquoi: j'ai su de M. le ministre qu'il s'occupe de faciliter les relations entre la ville d'Angers et celle de Cholet, relations qui, faute de trains, sont devenues extraordinairement difficiles. J'espère donc que cette étude se traduira par la mise en marche de trains nouveaux et je l'en remercie d'avance.

Il y a une autre question dont j'ai eu l'honneur d'entretenir tout à l'heure à M. le ministre des travaux publics, c'est celle de la loi sur la vente des marchandises qui encombre les gares. Déjà, au Sénat, nous avons voté cette loi; elle est retournée à la Chambre, où elle a longtemps sommeillé, puis on l'y a votée, mais des remaniements sont encore indispensables.

A ce sujet, j'ai reçu un dossier tout à fait intéressant de l'homme de France qui connaît le mieux ces questions, M. Ludovic Lamy, le directeur du *Bulletin des transports*. C'est moi qui l'ai présenté à la commission des chemins de fer du Sénat et c'est en grande partie sur ses indications qu'a été rédigé le projet de loi. Je ne savais comment remettre le dossier, puisque M. Faisans, président de la commission, était absent à ce moment et qu'il n'y a pas encore, je crois, de rapporteur de nommé. Dans ces conditions, j'ai prié M. le secrétaire de la commission de transmettre le dossier à M. Faisans. Tout à l'heure j'ai attiré sur ce travail intéressant l'attention de M. le ministre; aussi je prierai M. le secrétaire, quand M. Faisans lui aura remis le rapport, de le transmettre à M. le président du Sénat pour que l'affaire aille le plus vite possible.

On nous parle toujours de désencombrer les gares, mais, on ne vote pas la loi grâce à laquelle elles pourraient enfin être désencombrées.

J'ai un dossier encore plus complet sur le contrôle, mais, pour complaire à M. le président de la commission des finances et à M. le rapporteur général, je me suis borné à prier M. le ministre des travaux publics de vouloir bien, sur ce sujet, qui demande des développements, accepter une question. Il y a consenti.

Enfin, pour faire écho à l'honorable sénateur qui m'a précédé, parlant des charbons

et de l'électricité, je tiens à déclarer que cette question a aussi retenu mon attention. Il parlait d'une loi qui organisait les forces hydrauliques. A-t-il oublié que beaucoup d'amendements avaient été déposés sur cette loi? Pour ma part, j'en avais déposé trente-trois; ils ont été disjointes pour être étudiés par la commission qui, d'ailleurs, ne les a pas étudiés.

On a fait un geste vain, le ministre des travaux publics d'alors, pour obtenir le vote de sa loi, nous a promis monts et merveilles. Depuis, on ne l'a pas revu — il a cessé d'être ministre — et l'on n'a rien fait.

Il va sans dire que je suis partisan d'équiper les forces hydrauliques, mais il y a des précautions à prendre et des études préliminaires à faire. Il ne faut pas inonder toutes nos vallées et détruire nos villes. Sur cette question, j'ai une note écrite que je vous demande la permission de vous lire, parce qu'en cette matière, il faut de la précision. Ces observations ont été faites à l'occasion du vote des crédits du budget de 1920 concernant l'aménagement de la Dordogne:

« Si séduisante que soit en principe l'idée d'utilisation de la houille blanche pour compenser la disette de houille noire, de charbon, il est essentiel de rappeler au Parlement:

« 1° Qu'aucune preuve n'a été jusqu'ici apportée par les promoteurs de l'idée et des projets en cause que, dans les conditions actuelles d'exécution des travaux, une opération d'aménagement puisse être financièrement rémunératrice. Aucune société financière ou commerciale ne se présente pour en assumer le risque.

« Le vote des crédits est au moins prématuré, il fait endosser par l'Etat une dépense dont personne ne peut oser promettre la récupération, même à très lointaine échéance;

« 2° L'aménagement hydroélectrique des cours d'eau comporte pour le régime de ceux-ci des répercussions inévitables et qui doivent être préalablement soigneusement étudiées sous peine de graves dangers pour les population riveraines.

« Les risques d'inondation que peut faire courir aux grandes cités une exploitation intensive et inconsidérée de la houille blanche ont été signalés par des techniciens dont les avertissements sont restés jusqu'ici sans réponse: M. Crolard, député, M. Margaine, député, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à la Chambre des députés; devant la commission du Sénat, le commandant Pech, ancien élève de l'école polytechnique, spécialiste en la matière, auteur de nombreuses publications et spécialement d'un article de vulgarisation sur le sujet, paru dans la *Nature* du 3 juillet de cette année.

« Il est imprudent de passer outre à de pareils avis et de les laisser sans autre réponse que de vagues dénégations administratives.

« Au surplus, les faits d'expérience des inondations de Paris et de l'échec lamentable des projets de la Loire navigable sont de typiques exemples de ce que valent les assurances de commande des techniciens administratifs, commissaires du Gouvernement. »

A propos de la Loire navigable, je vous ai, monsieur le ministre des travaux publics, également remis des travaux très sérieux. J'attends la réponse. On a dépensé des millions, on a mis des pierres, ravagé des vallées, qui deviennent des marécages. C'est entre 50 et 100 millions d'amodrissement de la valeur des terrains et de leurs produits que doivent se chiffrer les résultats dans les départements de Maine-et-Loire et de la Loire-Inférieure. Je prie donc M. le ministre de vouloir bien faire étudier

les avis que je lui ai remis. Il sait que je ne monte pas à cette tribune pour faire obstacle à l'aménagement des forces hydrauliques, pas plus de celles de la Dordogne que de celles du Rhône. Mais il faut qu'il nous démontre qu'on ne ravagera pas les vallées, que l'on ne portera pas préjudice aux villes et qu'il nous donne l'assurance que nous n'irons pas à un Panama nouveau. (Applaudissements.)

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

M. Gentil. Messieurs, je voudrais rappeler à M. le ministre des travaux publics une question que je lui ai posée déjà par la voie du *Journal officiel* et à laquelle aucune réponse n'a encore été donnée. La chose en vaut la peine : il s'agit du payement par l'Etat, au titre des travaux publics, d'une dette contractée pendant la guerre envers les habitants du village de Romagné, un tout petit village qui touche la ville de Niort. Ces habitants ont été réquisitionnés dans leurs biens par l'autorité militaire pour des travaux d'agrandissement de la gare de Niort, dont on veut faire une gare de triage. Je me hâte de dire que celle-ci s'impose, car, par sa situation, Niort étant sur la grande ligne Paris-Bordeaux et Paris-La Rochelle, avec ses débouchés sur la Charente et sur Poitiers, est appelée à prendre tous les jours une importance considérable.

Voici comment l'autorité militaire s'est comportée dans la circonstance : le 18 octobre 1918, un officier du génie, de la chefferie de Poitiers, vint trouver le maire de la commune de Saint-Florent et le prévint que tout son village allait être réquisitionné pour l'agrandissement de la gare. Sans autre avis préalable, on fit savoir aux habitants que, dans le délai d'un mois, ils auraient à vider les lieux, à chercher ailleurs des logements et que leurs terres allaient être réquisitionnées. Les arbres furent arrachés, les clôtures brisées, bien qu'aucune réquisition ne leur eût été notifiée. La notification ne fut faite qu'au mois de juin, c'est-à-dire six mois après. Pendant ce temps, les travaux avaient marché, ces gens étaient privés de leurs récoltes et le maire de la commune vit sa ferme complètement démolie, son fermier obligé, avec ses sept enfants, d'aller se loger par des moyens de fortune et de vendre du bétail qui n'était pas du tout prêt pour la vente, ce qui lui porta un préjudice considérable. La maison du maire servit de dépôt et de bureau au chemin de fer et, enfin, 72 hectares de terre, paraît-il ont été réquisitionnés.

Depuis 1918, non seulement ces braves gens, qui ont été privés de la jouissance de leurs terres et de leurs revenus, n'ont reçu aucune indemnité, mais ils ne savent pas encore la somme qui leur est due. Il me semble que, depuis cette époque, on aurait pu faire l'évaluation de leurs terres, les renseigner et les tranquilliser de ce côté. Ce qu'ils demandent, ce n'est pas tant de l'argent que de connaître la somme qui leur est due, car leur but est de reconstituer leurs propriétés.

Il y a un intérêt majeur pour l'Etat à agir, le plus vite possible, parce qu'après des villes et, notamment, auprès de notre ville de Niort, les terrains prennent chaque jour une valeur plus considérable. J'en suis convaincu, si l'on avait fait l'évaluation des terres et si l'on avait traité avec les propriétaires dès l'armistice, l'Etat aurait gagné plusieurs centaines de mille francs, car, depuis cette époque, non seulement les intérêts courent, mais, je le répète, la valeur de la propriété a considérablement augmenté.

Les propriétaires se sont préoccupés de cette situation. On leur a répondu qu'ils devaient s'adresser à l'autorité militaire, puisque c'était elle qui avait pris possession de leurs terres. Mais l'autorité militaire répond

aujourd'hui que, depuis l'armistice, cela ne la regarde plus et qu'il faut s'adresser aux travaux publics. Je suis donc allé aux travaux publics, où l'on s'est empressé de téléphoner aux chemins de fer de l'Etat, mais nous n'avons reçu aucune réponse ; le ministre était absent — je ne lui en fais, d'ailleurs, pas un reproche. Hier seulement, j'ai reçu des services du ministère des travaux publics une lettre m'indiquant qu'une évaluation avait été faite en juin 1918 et que satisfaction allait être donnée. Mais la réquisition restera un contrat unilatéral et ne sera pas valable tant que les évaluations n'auront pas été acceptées par les propriétaires.

Je demande donc à M. le ministre des travaux publics de hâter cette affaire, afin que nous ne soyons pas renvoyés tous les jours à l'autorité militaire, qui nous renvoie elle-même aux travaux publics. Voilà près de deux ans que ces choses durent. Je prie instamment le Gouvernement d'aboutir au plus tôt à une solution, aussi bien dans l'intérêt des finances de l'Etat que pour donner satisfaction aux propriétaires, gens très patriotes qui ont subi la réquisition sans se plaindre et attendent depuis près de deux ans le règlement de cette affaire.

M. Dominique Delahaye. Il y a une histoire semblable à Cherbourg pour un moulin.

M. Brager de la Ville-Moysan. Il y a eu à Rennes une histoire exactement du même genre pour l'extension de l'arsenal.

M. Gourju. Je demande la parole.

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

M. Gourju. Messieurs, les populations riveraines du Rhône seraient certainement fort surprises si aucun de leurs représentants ne mettait à profit la discussion générale du budget des travaux publics pour demander au ministre, en termes généraux, quelle politique, le Gouvernement se propose de suivre sur la grande question de l'aménagement du fleuve. Il est impossible, au moment de l'année où nous sommes, de songer à discuter le rapport de notre collègue M. Perchot ;...

M. Dominique Delahaye. D'autant moins qu'il n'est pas encore imprimé.

M. Gourju. ...et, cependant, les intéressés attendent avec quelque angoisse au moins un aperçu de l'attitude que le Gouvernement entend prendre dans cette affaire vitale.

A dire le vrai, je suis sans inquiétude. Il n'est pas du tout nécessaire que je sois doué du sens prophétique pour avoir d'avance la certitude que la réponse de M. le ministre nous sera agréable. Car, il me suffit d'évoquer le souvenir du 6 novembre 1916, où, lors du voyage et de la conférence de M. le maire de Lyon à Genève, précisément en faveur de l'aménagement du Rhône, nous étions escortés — je dis nous, parce que j'en étais — par un certain colonel Le Troquer, qui occupait, au ministère des travaux publics, des fonctions différentes et qui nous laissait présager par là même qu'un jour, non plus sous l'uniforme, mais avec un autre costume, il pourrait bien y reparaitre. Or, le colonel Le Troquer était particulièrement sympathique à l'œuvre entreprise, ce qui donne tout lieu de croire qu'aujourd'hui encore nous pouvons compter sur sa collaboration.

Elle nous sera d'autant plus précieuse que la question a pris une grandeur nouvelle depuis le congrès de navigation intérieure tenu à Strasbourg, du 1^{er} au 5 septembre dernier, puisque dorénavant la corrélation est établie entre l'aménagement du Rhône et l'aménagement du Rhin.

La communication de ces deux grands fleuves pour l'établissement d'une ligne de navigation ininterrompue de Rotterdam jusqu'à Marseille est venue donner au pro-

blème une importance encore plus considérable. C'est une raison essentielle pour que nous désirions connaître au moins quelque chose de ce que le Gouvernement a l'intention de faire et des résolutions qu'il nous proposera.

Permettez-moi de dire que, si cette question doit se résoudre par de grosses dépenses, d'ailleurs formidablement productives, nous pouvons regretter qu'elles n'aient pas été décidées et résolues plus tôt, quand elles auraient coûté beaucoup moins cher. Ce regret ne s'applique pas seulement à la mise en valeur du Rhône, mais à toutes les questions de navigation pour lesquelles des dépenses beaucoup plus considérables seront nécessaires aujourd'hui que si on les avait risquées avant la guerre.

De même en est-il de l'électrification des lignes de chemins de fer, de même aussi de l'établissement du tunnel sous la Manche, toutes questions qui, résolues plus tôt, auraient pu exercer sur les destinées de la guerre et sur la vie d'une infinité de Français une influence capitale.

Il serait tout à fait indiscret qu'une intervention incidente, hâtive, improvisée, dans la discussion du budget des travaux publics me servit de prétexte pour entamer, dans tous ses détails, une discussion qui viendrait ici à son heure. (*Très bien ! très bien !*) Mais M. le ministre des travaux publics et mes collègues me pardonneront certainement de les avoir conviés à sacrifier quelques instants au passage pour obtenir un aperçu qui, plus tard, nous sera d'une grande utilité au cours de la discussion principale. (Applaudissements.)

M. Roustan. Je demande la parole.

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

M. Roustan. Messieurs, je dirai rapidement à M. le ministre des travaux publics ce que nous attendons de lui. Si, du reste, mon discours était en raison directe de la longueur des opérations dont j'ai à vous parler, vous m'audriez avec raison votre collègue, car j'ai l'intention, monsieur le ministre, d'attirer votre attention sur l'état actuel du canal de Cette au Rhône. (*Très bien !*)

A la séance de la Chambre où l'on vous a parlé du canal du Midi, un honorable député se plaignant, non sans esprit, que ce canal n'eût qu'un gabarit de 150 tonnes, disait que nous en étions restés à ce point de vue à l'époque de Paul Riquet. Pour le canal qui va de Cette à Beaucaire nous sommes restés encore plus en arrière, monsieur le ministre. En effet, si j'en crois une note qui a été remise au comité du Rhône dans sa séance du 30 mars 1920, je constate que la batellerie navigue sur ce canal dans des conditions beaucoup plus défavorables qu'autrefois. Je lis, en effet, ceci :

« La circulation était possible autrefois sur ce canal avec une calaison de 1 m. 60 ; elle n'est possible aujourd'hui qu'à 1 m. 35 ; c'est pour ce résultat que 4 millions ont été dépensés et que l'Etat réclame à la chambre de commerce le payement d'un supplément de 900.000 fr. pour dépassement de crédit, supplément qu'elle est bien déterminée à ne pas verser intégralement sans de solides garanties. »

Il fallait s'y attendre, monsieur le ministre ; la chambre de commerce devait nécessairement vous répondre : voici des travaux qui ont été déclarés d'utilité publique en 1903, après huit ou dix ans d'attente ; si vous n'aviez pas attendu jusqu'en 1914 ou en 1915 pour l'exécution, d'abord les matériaux n'auraient pas atteint la hausse qu'ils ont atteinte depuis et, d'autre part, les entreprises de navigation lyonnaises, au lieu de construire des chalands à grand tirant d'air, qui aujourd'hui seront inutilisables sur ce canal, auraient adapté leurs

nouvelles unités au gabarit du canal qui leur aurait offert des frets rémunérateurs. (Très bien !)

Il y a mieux encore. Deux faits montrent combien ces réclamations sont justes. On nous dit :

« La conséquence de ces améliorations, c'est donc non seulement que les chalands du Rhône n'arrivent pas à Cette, mais bien pis, la batellerie d'autrefois est entravée par des travaux interminables et naviguera désormais dans des conditions plus défavorables qu'auparavant. »

Voici ce qui le prouve : il y a en certains endroits des ensablements ; pour les franchir on débarque les marchandises, on fait un certain nombre de mètres et ensuite on rembarque les marchandises pour continuer le voyage. Mais attendez, il y a une compensation, heureusement. Si les bateaux chargés ne peuvent pas franchir ces points à 1 mètre 50, les bateaux vides par contre ne peuvent passer sous tel pont du chemin de fer qui n'a pas encore été mis à la hauteur réglementaire et c'est alors la manœuvre inverse qu'il faut employer. (Exclamations.)

Ce que nous demandons, monsieur le ministre, c'est d'activer les travaux, et je suis certain que vous allez nous apporter l'assurance que vous mettrez toute diligence à les faire exécuter.

Vous avez déclaré au Palais-Bourbon que ce canal de Cette au Rhône était accessible aux bateaux de 300 et même 500 tonnes. Il s'agissait d'un canal du Midi et vous avez un peu exagéré. J'ai des renseignements différents et je vais vous dire de quelle source. Ils viennent du directeur même de la compagnie générale de navigation Havre-Paris-Marseille, dont le siège est à Lyon. Les voici :

« Les barques de 300 tonnes de la compagnie générale de navigation Havre-Paris-Marseille pourront venir à Cette. Il y a juste sept de ces barques qui profiteront, en effet, des améliorations ; mais, pour qu'il en puisse passer d'autres, tant soit peu plus grandes, il faudrait élargir certains ponts et, pour que les barques de 600 tonnes de la compagnie Lyonnaise de traction et de remorquage puissent venir ici, il faudrait attendre le rehaussement des ponts à 4 m. 25 ; or, ainsi que vous vous en rendez compte par la délibération des chambres de commerce, cela n'est pas pour demain matin. »

J'espère, monsieur le ministre, que ce sera pour demain matin.

Permettez-moi enfin de vous signaler rapidement un autre fait très important aussi pour nos régions. On a dit dans une séance de la Chambre que ce n'est pas seulement à Digne avec la compagnie du Sud que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ne nous donne pas satisfaction en ce qui concerne la soudure des horaires. C'est également elle qui, à Cette, n'assure pas la soudure parfaite entre les trains du Midi et de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. (Très bien !)

M. Maurice Sarraut. C'est très exact, cela dure depuis des années. (Approbation.)

M. Roustan. J'ai déposé moi-même un vœu au conseil général à ce sujet et je l'ai défendu. Je connais trop votre courtoisie, monsieur le ministre, pour douter un seul instant que vous ne nous répondiez que vous allez prendre ce vœu en considération. Mais il y a certainement autre chose que nous attendons de vous. Le trajet entre les deux gares de marchandises demande dix minutes à pied ; les trains mettent quatre jours au minimum, et ce minimum n'est jamais atteint ; il faut plutôt compter dix et quinze jours, sinon quatre semaines. Dans quelle situation mettez vous le commerce

de notre région ? Nous comptons donc sur vous encore une fois dans la circonstance.

La chambre de commerce de Cette est d'avis qu'il y a un remède qui consisterait dans l'organisation d'une unité de direction des gares — mais cela, je l'avoue, est difficile — et aussi dans un raccordement plus direct des voies des compagnies. J'ose espérer que vous voudrez bien donner enfin satisfaction à un vœu qui reparait sans cesse dans toutes nos assemblées départementales et régionales, et, parlant au nom de toutes nos populations, je vous assure que nous vous en serons profondément reconnaissants. (Vifs applaudissements.)

M. Jénouvrier. Je demande la parole.

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

M. Jénouvrier. Messieurs, on a longuement parlé de la crise des transports. Elle existe : je ne développe pas ; de ses causes multiples, je ne développe pas non plus. Je n'indique que l'une d'elles, qui n'a peut-être pas encore été signalée : c'est le désaccord formel qui existe entre le personnel dirigeant et le personnel exécutant des réseaux et des administrations de chemins de fer.

Les membres du personnel dirigeant, gens très distingués, sortant tous de l'école polytechnique et de l'école des ponts et chaussées — c'est un monopole — ne comprennent pas qu'ils ne doivent pas être, exclusivement, des savants, mais surtout des marchands de transport. Quand l'un de nous va prendre son billet à une gare de chemin de fer, il demande pour 50 ou 60 fr. de transport. Ces marchands de transport devraient attirer à eux la clientèle : ils la repoussent parce que ce sont des savants. Et parce qu'ils sont des savants, et parce qu'ils ont le monopole de la direction de nos grandes administrations de chemins de fer, ils n'associent pas du tout à cette direction les gens du terrain.

M. Mazières. C'est vrai.

M. Jénouvrier. De telle sorte que ces gens du terrain, ces inspecteurs, ces chefs de gare ont constitué un syndicat des cadres — et je vous assure que ceux que je connais au moins sont animés d'un esprit de discipline certain — pour défendre leurs intérêts.

J'ai connu un cheminot admirable, qui est parvenu à une haute situation : il est chef d'un des arrondissements les plus importants du réseau de l'Etat. Il n'est pas allé plus loin. Dans aucun conseil de direction, vous ne trouverez autre chose que des ingénieurs des ponts et chaussées.

M. Dominique Delahaye. Et M. Clavelle ?

M. Jénouvrier. Il n'y est pas resté, et, surtout, il ne désire pas y rentrer. (Rires.)

Le directeur des chemins de fer de l'Etat est mort. M. le ministre des travaux publics ne me dira pas ses secrets, mais je suis convaincu qu'il a les plus grandes difficultés...

M. Rouby. Oh ! vous feriez croire qu'il n'y a plus personne en France.

M. Jénouvrier. Il y a vous, d'abord, mon cher collègue.

M. Rouby. C'est déjà quelque chose ! (Rires.)

M. Jénouvrier. Les administrations de chemins de fer sont tellement désorganisées — et je parle du réseau de l'Etat puisqu'on m'a provoqué — que, j'en suis convaincu, on trouvera difficilement quelqu'un qui veuille assumer la charge de sa direction. Mais enfin, je prends *in globo* les administrations. Elles sont susceptibles, et lorsqu'un sénateur, montant à la tribune, se permet de formuler quelque critique, il reçoit des lettres que leurs auteurs s'efforcent, sans y arriver du reste, de rendre impertinentes.

Les directeurs ont, dans les formules mathématiques, une confiance excessive ; ils n'admettent pas l'erreur des signaux et nous sommes témoins de catastrophes qui ne devraient pas se produire si les directions tenaient compte davantage de la défaillance des signaux et de l'imperfection humaine.

Mon intervention n'a d'autre but que de signaler à M. le ministre des travaux publics, lors de la réforme qu'il va faire, la nécessité d'associer le personnel exécutant au personnel dirigeant.

Je puis vous donner encore ce détail. Les manœuvres des compagnies de chemins de fer ont des délégués, élus par eux, auprès des directeurs. Les cadres n'ont pas de délégués ni de représentants, c'est une des choses les plus douloureuses pour ces agents. Je crois savoir qu'au ministère des travaux publics on s'est si bien rendu compte de ce qu'une pareille situation avait d'exorbitant qu'on va s'efforcer tout de même de donner à ces agents, si distingués et si nécessaires, la représentation à laquelle ils ont droit. (Applaudissements.)

M. Grosjean. Je demande la parole.

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

M. Grosjean. Messieurs, vous savez que le tarif quart de place a été accordé aux mutilés ayant 50 p. 100 d'incapacité de travail. Or ces mutilés éprouvent certaines difficultés lorsqu'ils veulent voyager en chemin de fer.

C'est en première classe que l'on aurait dû d'abord les admettre, mais on leur a supprimé le droit à cette classe, comme s'ils étaient des parias. La 1^{re} classe est pourtant celle pour laquelle on donne le plus de billets de faveur et de billets à demi-tarif. Mais on va plus loin, on ne leur permet pas le déclassement : un mutilé muni d'un billet de troisième ou de seconde classe, n'a pas le droit, comme tout le monde, de se déclasser et d'aller en première, en payant le supplément. Pourquoi cette réglementation insensée ? Je demande à M. le ministre des travaux publics de la supprimer et de permettre aux mutilés, en attendant que le quart de place en première leur soit accordé, de pouvoir se déclasser en payant la différence entre un billet de troisième ou de seconde classe et un billet de première classe. Il me semble que ce n'est pas une demande exagérée. J'ajoute que cela ne nuirait pas aux compagnies ni à l'Etat mais, au contraire, leur procurerait certains bénéfices. (Très bien ! très bien !)

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

M. Albert Peyronnet. J'appellerai l'attention de M. le ministre des travaux publics sur l'urgence qu'il y a de poursuivre activement l'exécution de certaines lignes du Centre, dont la déclaration d'utilité publique remonte déjà à plusieurs années. Il s'agit des lignes de Montluçon à Gouttières, de Vichy à Riom et de Laferté à Gannat. Ces lignes doivent desservir une région thermique, agricole et minière particulièrement intéressante et sont appelées à rendre de grands services à des populations qui attendent depuis longtemps leur exécution. Les travaux commencés ne sauraient désormais être suspendus et je demande instamment à M. le ministre de vouloir bien prendre des mesures dans ce sens.

Je retiens également toute son attention sur l'intérêt pressant du projet du canal de Saincoins à Brassac, qui doit traverser la vallée de l'Allier et la plaine de la Limagne, contrée si riche en produits agricoles et miniers. Il y va du développement intensif de toute cette région qui contribue à merveilles au relèvement économique du pays. Je sais, monsieur le ministre, que nous

pouvons compter sur toute votre sollicitude éclairée; je vous demande de donner de nouvelles assurances à nos populations si laborieuses qui la justifient à tant de titres. (*Très bien ! très bien !*)

M. le lieutenant-colonel Plichon. Je demande la parole.

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

M. le lieutenant-colonel Plichon. Comme un de nos collègues nous le disait tout à l'heure, messieurs, il est bien regrettable que le peu d'instant dont dispose le Sénat ne nous permette pas de discuter le budget des travaux publics d'une façon digne de son importance. A l'époque où nous sommes surtout, il serait nécessaire d'établir le bilan de l'outillage dont la France a besoin pour se relever et se mettre au niveau de ses concurrents, spécialement en ce qui concerne les moyens de transport. Mais je n'ai pas l'intention d'ouvrir ce débat aujourd'hui, nous n'en avons pas le temps, et je vais borner mon intervention à demander à M. le ministre des travaux publics quelles sont les décisions du Gouvernement sur un point très précis.

Plusieurs années avant la guerre avait été entrepris le canal du Nord, destiné à réunir les mines du Nord et du Pas-de-Calais et la région de Dunkerque à la capitale. Déjà à ce moment-là, les moyens de transport étaient si précaires qu'il était matériellement impossible d'assurer le ravitaillement de Paris par la région du Nord avec les moyens de fer et d'eau dont on disposait. Pour permettre la construction rapide de cette voie nouvelle, une combinaison financière d'un genre nouveau avait été adoptée, et à la suite d'une convention intervenue entre l'Etat et la chambre de commerce de Douai, l'Etat avait trouvé des disponibilités susceptibles d'assurer en peu d'années la construction du canal.

La guerre est survenue : le canal du Nord a constitué l'un des éléments principaux de la ligne Hindenburg. Les combats l'ont à peu près détruit et, par conséquent, il s'agit de faire œuvre nouvelle.

Je voudrais demander, d'une part, au point de vue technique, d'autre part, au point de vue financier, quelles sont les combinaisons que les conseils du Gouvernement ont envisagées.

Au point de vue technique, le Gouvernement n'estime-t-il pas que le développement indispensable des moyens de communication l'oblige à prévoir pour cette voie d'eau de nouveaux profils, un élargissement du plafond, des mouillages plus importants et de nouveaux gabarits des écluses pour des bateaux de 600 tonnes, au lieu des péniches de 300 tonnes primitivement envisagées, qui sont devenues tout à fait insuffisantes ?

Au point de vue financier, la convention intervenue entre l'Etat et la chambre de commerce de Douai, dont je vous parlais tout à l'heure, avait prévu une contribution très importante de cette compagnie. Mais la chambre de commerce, n'ayant pas de ressources par elle-même, avait fait appel à des concours financiers industriels et, dans l'espèce, c'étaient les mines du Nord et du Pas-de-Calais qui avaient fourni les capitaux, ces capitaux devant être rémunérés par des taxes de péage et de traction. Naturellement, pas d'exploitation, pas de péage, pas de traction, pas de rémunération des capitaux.

Quelles sont les solutions, les combinaisons que les pouvoirs publics ont envisagées, d'une part pour recommencer les travaux, ensuite pour sauvegarder les intérêts engagés dans l'entreprise ? Enfin et surtout, messieurs, je voudrais savoir dans quel délai le Gouvernement estime que ces

travaux pourront être entrepris à nouveau.

Ce n'est pas à vous que j'apprendrai que nos mines du Nord et du Pas-de-Calais ont été, par l'ennemi, détruites d'une façon scientifique. Mais vous savez aussi avec quelle énergie l'initiative privée s'est préoccupée de reprendre immédiatement l'exploitation. On peut envisager l'époque où nos gisements pourront de nouveau contribuer au ravitaillement en charbon de nos populations. Il ne faudrait pas tout de même attendre le moment où les mines pourront produire utilement à nouveau, pour songer à leur fournir un moyen de transport indispensable à leurs produits (*Très bien !*), et il serait logique de profiter de la période de reconstitution des mines, pour refaire la voie d'eau permettant l'envoi du combustible. (*Applaudissements.*)

M. Gaston Doumergue. Je demande la parole.

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

M. Gaston Doumergue. Nous avons eu, il y a quelques mois, un long débat au sujet de la majoration des tarifs de transports. A ce moment-là, M. le ministre des travaux publics a bien voulu reconnaître que cette majoration considérable allait grever le prix des produits transportés. Nous lui avons fait remarquer qu'elle s'ajoutait à des homologations de tarifs qui réalisaient déjà une augmentation considérable des frais de transport.

Avec beaucoup de bienveillance, M. le ministre des travaux publics nous a déclaré qu'il reverrait les tarifs déjà homologués et qu'il essaierait d'obtenir des compagnies qu'elles atténuent les taux exagérés.

Il a ajouté que, pour les tarifs soumis dans l'avenir à son homologation, il s'abstiendrait de sanctionner ceux qui comporteraient des élévations vraiment trop considérables pour des produits de première nécessité.

Or, il nous est revenu qu'en ce moment-ci était soumis à son examen un projet aboutissant à majorer dans d'énormes proportions le prix de transport des fûts en retour. Cette majoration représenterait une augmentation d'environ 5 fr. par hectolitre de vin. Ce n'est pas au moment où le prix du vin diminue que des mesures de cette nature peuvent être prises.

Je demande donc à M. le ministre des travaux publics si, renouvelant l'engagement qu'il a pris, il y a quelques mois, devant le Sénat, il veut bien nous donner l'assurance aujourd'hui qu'il se refusera à homologuer des tarifs comportant des relèvements de cette nature.

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

M. Machet. En l'absence de mon collègue M. Simonet, et d'accord avec lui, comme avec nos collègues MM. Mazières, Defumade, Milan et Molard, je voudrais poser une question à M. le ministre des travaux publics en ce qui concerne une promesse qui nous a été faite à une séance précédente, lors du vote du projet de loi sur les voies ferrées d'intérêt local.

A ce moment, M. le ministre nous avait promis de déposer à bref délai un projet de loi concernant les chemins de fer d'intérêt local non déclarés d'utilité publique et en cours d'étude.

Il y a là une très grosse question. Nombre de conseils généraux attendent pour exécuter un programme. D'autre part, il est fortement question de faire des aménagements de chutes d'eau et d'ouvrir des carrières, mais si nous n'avons pas de chemins de fer pour transporter les produits, je crois que ce sera parfaitement inutile.

Je demande donc à M. le ministre des travaux publics de nous donner l'assurance que ce projet de loi sera soumis à bref délai

au Parlement. Ce faisant, il rendra service à de nombreux départements, et au nôtre en particulier. (*Applaudissements.*)

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

M. Brindeau. Messieurs, la question des transports par voie ferrée est une de celles qui préoccupent avec le plus de raison l'opinion publique et le Parlement. L'insuffisance de nos moyens de communication par fer dans certaines régions s'est surtout manifestée avec une très grande acuité au moment où la circulation de la batellerie sur la Seine se trouvait entravée soit par les glaces, soit par les crues.

C'est à ce moment-là, et aussi dans d'autres circonstances qu'il est inutile de rappeler, que non seulement Paris fut privé en grande partie du charbon et des denrées nécessaires, mais encore que les ports du Havre et de Rouen qui, chacun dans sa spécialité, sont des avant-ports de Paris, se trouvèrent embouteillés. Je n'ai pas besoin, messieurs, de rappeler tout ce qui a été dit et écrit à cette époque sur ce sujet. C'est à ce moment qu'apparut, une fois de plus, avec tout le sérieux qu'on doit y attacher, la nécessité de doter les ports du Havre et de Rouen de nouveaux moyens de communication, soit vers Paris, soit vers le reste du pays.

Cette question, messieurs, n'est pas nouvelle. Elle remonte à près d'un demi-siècle, et je me garderai bien, vous le pensez, d'être donné le peu de temps dont nous disposons, de vous en faire l'historique. Je rappellerai seulement que, au lendemain de la guerre de 1870, le conseil général de la Seine-Inférieure s'était déjà occupé de la création d'une nouvelle voie du Havre à Paris par Rouen, sur la rive droite, et également d'une ligne traversant la Seine, au moyen de bacs porte-trains, pour relier le port du Havre avec la région située au sud-ouest de la Seine.

Le conseil général de la Seine-Inférieure demanda, à cette époque, que ces lignes fussent concédées au département. Mais l'administration des travaux publics veillait, l'ancienne compagnie de l'Ouest aussi. Elles revendiquaient ces lignes comme étant d'intérêt général, de telle sorte que l'initiative privée et l'initiative départementale qui étaient prêtes à marcher, n'ont rien pu faire et se trouvent absolument paralysées depuis 1871. Depuis, l'ancienne compagnie de l'Ouest et le réseau des chemins de fer de l'Etat ont présenté des projets, concernant les lignes dont il s'agit, notamment celle qui doit relier le Havre au sud-ouest de la France avec traversée de la Seine. Un projet de loi fut même déposé par M. le ministre des travaux publics. Ce projet vint devant la Chambre, mais des difficultés s'étant produites entre les intéressés sur le mode du passage du fleuve, l'affaire resta pendante devant la Chambre et le projet de loi devant caduc. Il fut repris, en principe, par voie d'initiative parlementaire et, dans ces conditions, il est encore pendant devant la commission de la Chambre des députés.

M. Hervey. On attend son cinquantième anniversaire.

M. Brindeau. Mais, depuis, par une très heureuse initiative dont je les remercie et les félicite, MM. Claveille et Le Troquer, ministres des travaux publics, ont fait entreprendre et poursuivre avec activité, d'accord avec l'administration des chemins de fer de l'Etat et avec tous les représentants de Rouen et du Havre, une nouvelle étude de la question. Il s'agirait de l'établissement d'une ligne sur la rive droite de la Seine entre le Havre et Pont-de-l'Arche, c'est-à-dire pouvant desservir dans une large mesure Paris, en dotant en même temps les ports de Rouen et du Havre, trop

souvent congestionnés, des moyens d'évacuation qui leur font depuis trop longtemps défaut.

Cette ligne aurait un embranchement à une trentaine de kilomètres du Havre, qui permettrait, au moyen provisoire d'un bac porte-trains et, plus tard, à l'aide d'un tunnel, de relier le port du Havre aux régions du Sud-Ouest. Ce projet a été dressé, avec tout le talent et le soin qu'il apporte à ses études, par M. Périer, ingénieur en chef des lignes nouvelles de l'Etat. Je crois savoir que ce travail est terminé et que, sous peu de jours, M. Périer doit déposer le résultat de ses études à la direction des chemins de fer au ministère des travaux publics. Il s'agirait évidemment d'une dépense très considérable, mais afin que l'élévation de la dépense ne retarde pas trop la construction de la ligne, il serait question, dans ce projet, de commencer la ligne par ses deux extrémités, de manière à donner les satisfactions les plus immédiates aux besoins les plus urgents et du Havre et de Rouen. On commencerait à la fois la section Rouen-Pont-de-l'Arche, afin de donner les moyens d'évacuation nécessaires aux nouveaux bassins que l'on doit construire à Rouen dans les prairies Saint-Gervais, et l'on servirait également les intérêts du port du Havre en construisant la ligne sur une trentaine de kilomètres, en partant du Havre, et en la faisant bifurquer vers le Sud, ce qui permettrait le passage de la Seine et permettrait également de relier cette ligne aux voies de la rive gauche du fleuve.

Lorsque ces avant-projets seront déposés au ministère des travaux publics, il appartiendra tout d'abord, comme premier acte, à M. le ministre des travaux publics d'en ordonner la mise à l'enquête, car si cette enquête a déjà été effectuée pour le projet de loi antérieurement déposé devant la Chambre, le projet nouveau comporte des modifications telles qu'une nouvelle enquête d'utilité publique s'impose.

Je compte sur M. le ministre des travaux publics pour qu'il veuille bien ordonner l'ouverture de cette enquête le plus tôt possible et, lorsqu'elle sera terminée et qu'elle aura, comme je n'en doute pas, donné des résultats favorables, pour qu'il veuille bien déposer dans le plus bref délai le nouveau projet de loi afférent à ces travaux.

Je viens, messieurs, de parler de nos deux grands ports du Havre et de Rouen. Le port de Rouen se trouve évidemment, en l'absence des voies projetées dont je viens de parler, dans une situation qui est loin d'être satisfaisante. Au Havre, c'est encore pire car, si Rouen, qui a atteint le premier rang pour le poids des marchandises importées, possède déjà plusieurs lignes de chemins de fer, le Havre, qui occupe le second rang immédiatement après Marseille au point de vue du tonnage de jauge de la navigation au long cours et de la valeur des cargaisons, est le seul port de France qui ne soit relié à Paris et à l'intérieur que par une seule ligne de chemin de fer et les ouvrages d'art qui la commandent remontent de 1843 à 1847. S'il est vrai que depuis cette époque ces ouvrages ont été entretenus avec soin, on peut dire qu'ils ne subsistent que par miracle et qu'ils répondent de moins en moins aux nécessités de la situation et à l'état actuel du matériel des chemins de fer.

J'ajoute que, si vous jetez un coup d'œil sur tous les grands ports du monde entier, vous constaterez que le Havre est le seul à ne posséder qu'une seule ligne de chemin de fer à grand trafic établie, d'ailleurs, dans des conditions aussi anciennes.

C'est pour toutes ces raisons que, m'adressant à M. le ministre des travaux

publics, je lui demande instamment de faire mettre d'urgence à l'enquête, puis de présenter dans le plus bref délai, aux Chambres, un projet de loi qui intéresse au plus haut degré le développement de l'activité nationale. (*Très bien ! très bien !*)

M. Mauger. Je demande la parole.

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

M. Mauger. Messieurs, je m'excuse de monter à la tribune dans une question de travaux publics, mais je crois devoir apporter devant le Sénat certains renseignements de nature à démontrer qu'il nous serait peut-être possible de réaliser des économies, et des économies importantes, au point de vue de l'utilisation des charbons.

Vous avez été frappés comme moi, hier, des déclarations de M. le président du conseil, ministre des affaires étrangères, lorsqu'il vous a indiqué que nous serions obligés de faire à l'Allemagne des avances pour pouvoir obtenir d'elle le charbon qui nous était nécessaire. Il me semble très extraordinaire que nous soyons obligés de demander des quantités de charbon aussi grandes à l'étranger, quand nous avons en France des combustibles d'appoint qu'on n'utilise pas ou qu'on ne veut pas utiliser, je ne sais pas pourquoi.

Depuis cinq ans, je fais partie, ainsi que mon collègue, M. Cauvin, qui le préside, du comité de la tourbe. Nous avons étudié, d'abord au ministère de la reconstitution industrielle, ensuite au ministère des travaux publics, toute la question de l'utilisation de la tourbe. Des circulaires que j'ai là ont été adressées par le ministre de la reconstitution industrielle, alors M. Loucheur, en indiquant les résultats d'expériences qui avaient été faites à Pont-de-Buis, au Bouchet et d'après lesquelles, avec 30 p. 100 de charbon, avec 25 p. 100 et même avec 8 p. 100 dans certaines expériences, on arrive à obtenir la quantité de calories nécessaires pour maintenir à la pression de 12 atmosphères les machines servant à la fabrication de nos poudres.

Or, pendant la guerre — et M. Cauvin confirmera certainement ce fait — alors que la poudrerie du Bouchet était dans l'impossibilité de se procurer le charbon qu'il lui fallait — 80 tonnes de charbon par jour — on n'a pas songé à utiliser la tourbière sur laquelle elle se trouvait et à se servir de la tourbe comme combustible d'appoint, en remplacement d'une partie du charbon.

Nous sommes allés dans cet établissement, avec M. Cauvin, pour essayer des louchets mécaniques qui y avaient été établis. Nous n'avons pas été peu surpris d'apprendre qu'on était obligé d'arrêter certaines fabrications de poudres, faute de combustible, alors que, sur place, on pouvait trouver un excellent combustible d'appoint.

Plus tard, nous avons appris que, sur nos instances, ce combustible d'appoint avait été utilisé avec un mélange de 30 p. 100 de charbon — j'ai là le rapport — et qu'on était arrivé à maintenir les chaudières à la température voulue.

A Pont-de-Buis, la même observation a été faite, mais là, la question est encore plus intéressante. A Pont-de-Buis, en effet, on s'est servi de la tourbe pure, en évitant toute utilisation du charbon. Etant données ces expériences, ne serait-il pas possible de demander l'utilisation des 10 milliards de tonnes de tourbe que nous savons, d'une façon certaine, exister en France. Par une véritable ironie, le ministère de l'agriculture écrivait, ces jours derniers, dans sa *Feuille d'informations*, ces lignes que je me permets de lire :

« La Hongrie contient d'importants gisements de tourbe qu'elle utilise pour l'exploitation des chemins de fer. La tourbe

peut servir non seulement à l'exploitation des chemins de fer, mais aussi au chauffage et, d'une manière générale, à la fabrication du sulfate d'ammoniaque, des engrais et à celle du goudron. »

Cette question nous avait tellement passionnés pendant la guerre, qu'une commission spéciale avait été formée, ayant pour but de mettre en rapport Anglais, Américains et Français pour l'utilisation de la tourbe, la fabrication du charbon de tourbe et même du coke de tourbe destiné à remplacer la houille qui nous faisait défaut. Nous faisons partie de cette commission, l'honorable M. Cauvin et moi.

Si ce projet n'a pas été mis à exécution, alors qu'il était déjà convenu que chacun des pays devait consacrer 25 millions à l'installation des usines nécessaires, c'est que, à ce moment, nous nous trouvions en face de besoins pressants de transports de munitions et que l'Amérique n'a pas pu nous transporter les matériaux nécessaires pour la construction, sans quoi le projet eût été mis à exécution.

Messieurs, puisqu'il y a là un appoint important de combustible, je demande à M. le ministre des travaux publics de ne pas le négliger. Je sais du reste qu'il s'en est préoccupé, puisque, maintenant, fort heureusement, grâce à lui, il y a une commission de coordination qui va permettre de tirer parti, dans la mesure la plus large, des succédanés.

Mais nous avons également des lignites et, chose curieuse, nous faisons venir, sous la forme de Briquettes-Union, de Saar-Union, des lignites, que nous payons aux Allemands, alors que nous en avons en France qui ne sont pas exploités.

Je demande à M. le ministre des travaux publics de faire tous ses efforts pour intensifier la production de la tourbe, et, s'il veut bien me le permettre, je vais lui suggérer une idée.

Monsieur le ministre, vous utilisez, dans vos divers services, une quantité énorme de charbon...

M. Schrameck. De bois surtout !

M. Mauger. ...vous en utilisez dans beaucoup d'autres services, dans les casernes et ailleurs. Supprimez donc ce charbon et faites employer la tourbe et les combustibles d'appoint. Vous diminuerez d'autant les charges du budget et vous démontrerez, par là même, qu'on peut tirer parti d'une matière que nous laissons en ce moment inutilisée et inemployée, ce qui nous éviterait d'avoir à payer à l'étranger des sommes énormes pour nos achats de charbon, sans compter la répercussion sur le change.

J'insiste d'une façon très pressante pour que M. le ministre des travaux publics veuille bien faire le nécessaire. Je trouve que, jusqu'ici, nous avons rencontré une série de difficultés qui doivent cesser. Il n'y avait aucun rapport entre le bureau des charbons, le bureau des combustibles végétaux et l'utilisation des combustibles d'appoint.

Il faut en finir ! Quand il s'agit des intérêts du pays, il ne s'agit pas de se laisser arrêter par les cloisons étanches qui règnent malheureusement trop souvent entre les ministères, mais bien se dire qu'aujourd'hui il faut utiliser tout ce que l'on a. (*Très bien ! très bien !*)

M. Peschaud. Je demande la parole.

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

M. Peschaud. Messieurs, je veux seulement appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics sur l'urgence qu'il y a à terminer la ligne d'Argentat à Salers. Voilà déjà un certain nombre d'années que la construction en a été suspendue, je le comprends fort bien, mais il est indispen-

sable aujourd'hui d'en reprendre l'exécution.

Par la même occasion, je veux également appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics sur les lignes d'Espalion à Aurillac, et d'Espalion à Saint-Flour. La question a déjà été traitée à la Chambre des députés. Je ne veux donc pas retenir plus longtemps les instants du Sénat, mais je me permets d'insister et de rappeler à M. le ministre des travaux publics la nécessité de comprendre ces travaux dans le prochain programme. (*Très bien ! très bien !*)

M. Cauvin. Je demande la parole.

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

M. Cauvin. Je remercie mon collègue M. Mauger d'avoir appelé l'attention du Sénat sur la tourbe. C'est en effet une source de calorique excellente. Il y a quelque prévention contre son emploi parce qu'il dégage une odeur un peu désagréable. Mais le résultat qu'on obtient pour le chauffage compense de beaucoup cet inconvénient.

Je tiens à rendre hommage à M. le ministre des travaux publics qui a bien voulu venir constater par lui-même ce que l'on pouvait obtenir des tourbières. Je considère qu'avec son intervention, on arrivera à une utilisation de ce combustible qui rendra les plus grands services.

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

M. Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics. Messieurs, je vais m'efforcer de répondre d'une façon aussi brève et aussi précise que possible aux diverses questions qui viennent de m'être posées.

Je traiterai d'abord celle qui concernent le charbon et ses succédanés tel que la tourbe.

L'honorable M. Drivet a attiré mon attention sur la situation charbonnière de la France. Je n'ai pas besoin de dire à la haute Assemblée combien cette situation me préoccupe et retient toute mon attention.

M. le président du conseil vous a hier apporté des chiffres précis, desquels il ressort que, d'après les termes de l'arrangement de Spa, nous recevrons désormais de l'Allemagne un tonnage mensuel de 1,600,000 tonnes. Nous aurons ainsi à notre disposition, l'hiver prochain un tonnage mensuel de 4,300,000 tonnes de charbon, ce qui correspond à un coefficient de satisfaction des besoins de 80 p. 100, nettement supérieur, je m'empresse de l'ajouter, à ce qu'il était l'hiver dernier où le total de nos disponibilités n'était que de 3,200,000 tonnes par mois correspondant à un coefficient de satisfaction des besoins de 55 p. 100.

Quant à la question des prix, M. le président du conseil vous a fait connaître que le prix moyen de péréquation allait diminuer. Du fait de l'entrée dans ce compte de péréquation d'un tonnage plus considérable de charbons allemands — notablement moins chers que les charbons anglais et américains — le prix moyen va en effet baisser. J'espère que nous arriverons à obtenir un prix moyen de 200 fr. par tonne.

A la question du charbon est évidemment liée celle des succédanés du charbon et aussi des économies de combustible. L'honorable M. Mauger et l'honorable M. Cauvin, président de la commission extraparlamentaire de la tourbe, ont fait ressortir quelles disponibilités en tourbe nous avions en France. MM. Cauvin et Mauger ont bien voulu rappeler l'intérêt que je porte à la question. Je dois dire qu'elle fait l'objet de toutes mes préoccupations. Dès maintenant j'ai tenu à faire disparaître entre le service des charbons et le service de la tourbe, toutes cloisons étanches. En effet, dans certains départements producteurs de

tourbe, celle-ci n'entrait pas en compte dans les disponibilités en combustibles. Partout où il y a de la tourbe, le bureau des charbons saura désormais en imposer l'emploi. J'ai donné des instructions dans ce sens. (*Très bien ! très bien !*)

Le second ordre de questions dont on m'a entretenu est relatif à l'utilisation des forces hydrauliques. L'honorable M. Drivet a attiré mon attention sur la nécessité urgente de faire paraître le plus tôt possible les règlements d'administration publique portant application de la loi du 15 novembre 1919. Il faut, en effet, mettre en action le plus tôt possible ces richesses que nous devons, de toute nécessité, aménager. J'ai le plaisir de pouvoir annoncer à M. Drivet que le conseil d'Etat vient de statuer sur ces règlements d'administration publique, j'ai contresigné hier les décrets en ce qui concerne mon département. (*Vives approbations.*)

Je n'ai pas besoin d'ajouter, répondant à une question de M. Dominique Delahaye, que, si j'entends poursuivre une politique résolue d'aménagement des forces hydrauliques, nous saurons ne pas agir en vandales et faire en sorte que, pour cet aménagement, on ne ravage pas les rives des cours d'eau.

M. Dominique Delahaye. Cessez alors de ravager les rives de la Loire.

M. le ministre. J'en arrive à la question des ponts.

M. Drivet a attiré mon attention sur le pont de Feurs, sur la Loire. Il a eu raison. C'est uniquement à cause du renchérissement de la main-d'œuvre et des matières premières que la reconstruction de cet ouvrage n'a pu encore être entreprise. Mais il est dans mes intentions de procéder l'année prochaine à ces travaux qui s'imposent.

Un certain nombre de membres de la haute Assemblée, MM. Drivet, Roustan, Gourju et Pichon, ont parlé des voies navigables. Cette question est particulièrement importante. Si certains esprits pouvaient être sceptiques avant la guerre, sur les résultats que l'on est en droit d'attendre des voies navigables, les enseignements de ces cinq dernières années sont là pour prouver tous les services que peut rendre la navigation intérieure. Je m'en voudrais de retenir trop longtemps l'attention du Sénat; qu'il me permette seulement de lui indiquer, en réponse aux observations formulées, les lignes essentielles du programme de navigation intérieure que je désire réaliser.

Tout d'abord, en ce qui concerne notre voie navigable de première importance, qui s'appelle Seine, en même temps que je poursuis son approfondissement à 4 mètres 50, je viens d'être saisi d'une demande du conseil général du département de la Seine, qui tend à obtenir la concession d'un réseau de voies navigables particulièrement intéressant. En même temps qu'il répond à des intérêts de navigation de premier ordre, il assure la protection de Paris contre les inondations. Ce réseau comprend le canal de dérivation de la Marne, avec jonction au canal du Nord.

M. Dausset. Nous comptons absolument sur vous, monsieur le ministre.

M. le ministre. Vous pouvez y compter, car je suis un partisan convaincu de ces travaux.

Je dirai à l'honorable M. Pichon que la question du canal du Nord a retenu mon attention dès que je suis arrivé au Gouvernement. Vous savez, en effet, quelle est la situation. Le canal du Nord avait été fait pour des bateaux de 300 tonnes; c'était là une hérésie. Vous n'ignorez pas, d'ailleurs, à quelles considérations on avait obéi en admettant un gabarit que rien ne justifiait. Du moment qu'il fallait reconstruire le

canal du Nord, il fallait le refaire à 600 tonnes.

Certes, cela entraîne une augmentation de dépenses, mais elles sont productives.

Donc, en ce moment, je me préoccupe, non pas de la question technique qui est résolue, mais de la question financière. Le meilleur moyen de la résoudre me paraît être de faire un bloc de cette opération et des canaux convergeant vers le canal du Nord. En tout cas, je puis dire à l'honorable M. Pichon que si les chantiers — oh ! je le reconnais — sont simplement, virtuellement ouverts, j'entends que, dès l'année prochaine, les travaux soient repris avec activité.

En ce qui concerne les canaux de l'Est, la question d'importance est le développement des relations avec l'Alsace et la Lorraine et avec la Sarre. J'ai l'intention de saisir le Parlement d'un projet à cet égard, projet comportant notamment le doublement des écluses du canal de la Marne au Rhin, de façon à développer le trafic; en même temps — car la question d'exploitation doit retenir notre attention — un concours est ouvert ayant pour objet d'établir le halage électrique également sur cette voie navigable.

J'en arrive alors, de par l'ordre géographique, à parler de la question du Rhône dont vous a entretenus M. Gourju. L'honorable sénateur a bien voulu rappeler l'intérêt que j'y attache depuis de longues années. J'entendrai me faire le défenseur du projet d'aménagement du Rhône le jour où il viendra en discussion devant la Haute Assemblée.

On a parlé du Rhin. En effet, le Rhône et le Rhin sont unis l'un à l'autre par le canal du Rhône au Rhin, qui aurait dû, depuis longtemps, être à 300 tonnes sur tout son parcours. Les Allemands s'y étaient opposés. Aujourd'hui que l'Alsace et la Lorraine sont redevenues françaises, que nous sommes propriétaires, sur tout son parcours, du canal du Rhône au Rhin, notre première œuvre a été de commencer à mettre sur tout son parcours le canal au gabarit de la péniche de 300 tonnes. Le travail est déjà terminé sur la partie d'Alsace; il l'est, presque sur la partie française. (*Très bien ! très bien !*)

Il ne suffit pas d'ailleurs d'avoir entre le Rhône et le Rhin une voie au gabarit de 300 tonnes. Les bateaux de 1,200 tonnes peuvent d'une part, remonter le Rhin jusqu'à Strasbourg et, d'autre part, arriver par le Rhône jusqu'à Lyon. Avec des dépenses relativement peu importantes, il sera possible d'aménager la Saône de manière à en permettre l'accès aux bateaux de ce tonnage. La question se posait dès lors de savoir s'il n'était pas possible d'assurer entre le Rhône et le Rhin une jonction par une voie navigable accessible aux chalands de grand tonnage. (*Très bien !*) Une commission a été constituée à cet effet; elle a établi l'évaluation comparative d'une voie de 500 tonnes, d'une voie de 900 tonnes et d'une voie de 1,200 tonnes. J'attends ses conclusions pour statuer en connaissance de cause.

M. Victor Bérard. Et pour les gares d'eau ?

M. le ministre des travaux publics. Ceci rentre dans l'outillage. Comme je l'ai dit, la question d'outillage est l'une des plus intéressantes. Les gares d'eau sont des points de raccordement avec les voies de fer.

Or, dans le nouveau régime des chemins de fer, est insérée une des dispositions auxquelles je tiens le plus, comportant le droit pour le ministre de faire exécuter, au besoin d'office, le raccordement des voies ferrées avec les canaux. (*Très bien ! très bien !*)

J'en arrive, pour continuer cette excursion géographique, au canal du Rhône à Cette. L'honorable M. Roustan, avec raison, a critiqué les lenteurs de l'administration des travaux publics. Il a indiqué que les bateaux de 600 tonnes et même ceux de 200 à 300 tonnes ne pouvaient pas circuler sur ce canal. Des dispositions, non seulement d'ordre technique, mais aussi d'ordre administratif, ont été prises pour faire cesser ces retards et pour hâter l'exécution des travaux antérieurement décidés, tendant à mettre le canal du Rhône à Cette à même de recevoir des bateaux de 600 tonnes.

Quant au canal du Midi et au canal latéral à la Garonne, je ne ferai que répéter ce que j'ai déjà dit à la Chambre. Je me suis trouvé en présence de conclusions d'une commission d'études qui tendaient à mettre ces deux canaux à un gabarit de 260 ou 270 tonnes, de manière à réduire sensiblement les dépenses d'amélioration. J'ai pensé que, si l'on voulait obtenir seulement un gabarit de 270 tonnes, c'était une dépense nettement inutile.

Pourquoi 250 ou 270 tonnes ? Parce que, disait-on, le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne n'avaient aucun point de jonction avec les réseaux à 300 tonnes. C'est là une vue d'avenir singulièrement courte ! Je ne veux pas ici ressusciter une opération qu'on croyait définitivement enterrée mais qui ne l'est peut-être pas autant qu'on voulait bien le dire. Jadis, on avait parlé d'un certain canal de la Loire à la Garonne qui devait précisément mettre le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne en jonction avec les autres canaux français. Or, messieurs, ce canal de la Loire à la Garonne doit — la considération a son intérêt en ce moment où la vitesse est une question importante, primordiale — présenter un bief, qui sera peut-être unique au monde, de 232 kilomètres sans écluse. Si l'on veut bien y ajouter que la région, traversée par cette voie d'eau est non seulement une contrée agricole qui pourrait recevoir utilement les potasses d'Alsace, mais est aussi en voie de développement industriel, il n'est pas excessif de dire qu'à l'heure actuelle, on n'a pas le droit de déclarer que le canal du Midi et le canal latéral de la haute Garonne ne seront jamais raccordés au reste du réseau français. (Applaudissements.)

C'est pourquoi j'ai demandé qu'on reprit l'étude faite. J'espère, à la rentrée prochaine, pouvoir saisir les Chambres d'un projet tendant à la mise au gabarit de 300 tonnes du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne. (Très bien ! très bien !)

M. Maurice Sarraut. Il faut prendre cette décision le plus vite possible.

M. le ministre. Messieurs, j'aurais terminé avec les questions qui m'ont été posées concernant la navigation intérieure, si, je ne tenais à dire à l'honorable M. Peyronnet que, parmi les études en cours, se trouve celle du canal de Sancoins à Arassac, cette voie qui dessert la vallée de l'Allier et la Limagne retiendra mon attention.

Je veux aussi faire savoir à M. Mauger que, hier, j'ai signé une décision prescrivant à l'ingénieur en chef du canal du Berry de m'adresser avant le 1^{er} septembre l'avant-projet d'élargissement du canal du Berry de manière à me permettre de saisir les Chambres d'un projet de loi dès la rentrée.

J'arrive aux chemins de fer, et tout d'abord aux chemins de fer d'intérêt local. Je suis heureux de pouvoir dire à l'honorable M. Machet, comme à l'honorable M. Simonet, que j'ai tenu parole et que j'ai déposé avant-hier, sur le bureau de la Chambre des députés, le projet de loi qui permettra aux départements qui n'ont pas encore de ligne d'intérêt local déclarée d'utilité publique, de bénéficier des avantages de la loi

votee en avril dernier. (Très bien ! très bien !)

Quant aux chemins de fer d'intérêt général les questions qui m'ont été posées, visent, les unes la construction, les autres l'exploitation.

Tout d'abord, l'honorable M. Gentil a parlé, et il a tout à fait raison, des retards vraiment inadmissibles qui ont été apportés aux règlements des indemnités dues pour réquisition de terrains occupés depuis octobre 1918.

Je puis dire à l'honorable M. Gentil que je suis tout à fait d'accord avec lui et qu'hier encore j'ai donné à M. le colonel Le Hénaff les instructions tout à fait fermes d'avoir à régler le plus tôt possible les propriétés. (Très bien !)

MM. Peyronnet et Peschaud ont bien voulu attirer mon attention sur un certain nombre de lignes. M. Peyronnet m'a parlé de la ligne de Montluçon à Gouttières, de Riom à Vichy, et de Gannat à la Ferté-Haute-Rive. M. Peschaud a attiré mon attention sur les lignes d'Argentat à Salers et d'Espalion à Aurillac.

MM. Peyronnet et Peschaud savent que le crédit à affecter à ces travaux, qui devait être primitivement de 104 millions, avait été réduit à 74 millions. Mais j'ai le plaisir de leur faire connaître que j'ai pu obtenir de mon collègue M. le ministre des finances que ce crédit soit reporté de 74 millions à 104 millions, ce qui va permettre de poursuivre ou d'ouvrir avec l'activité désirable les lignes dont il s'agit.

M. Brindeau m'a parlé de la ligne du Havre. Comme il a bien voulu le rappeler tout à l'heure, j'ai prescrit de nouvelles études qui vont être terminées et qui comportent, avec une ligne reliant le Havre à Pont-de-l'Arche, un embranchement partant à 30 kilomètres environ du Havre, devant traverser la Seine par ferry-boat, en attendant de la traverser par ouvrage d'art, et reliant ainsi le Havre à toute la région du Nord-Ouest.

Je puis donner l'assurance à M. Brindeau que, dès que je serai saisi du projet, je prescrirai immédiatement l'ouverture de l'enquête d'utilité publique.

M. Hervey. La conséquence, c'est le quadruplement de la ligne à Pont-de-l'Arche.

M. le ministre. Parfaitement.

M. Grosjean m'a posé une question concernant le quart de place des mutilés. Vous savez qu'aux termes de la loi, les mutilés ayant plus de 50 p. 100 d'invalidité ont droit au quart de place en 2^e et en 3^e classes. L'honorable M. Grosjean m'a demandé d'étudier s'il ne serait pas possible d'obtenir des réseaux le déclassement, étant entendu que les mutilés qui se déclassement payeraient la différence entière.

Je promets à M. Grosjean de soumettre la question aux comités de réseaux.

MM. Drivet et Jénouvrier ont attiré mon attention sur la crise des transports. Je ne veux pas dire que cela va bien, mais M. Drivet a bien voulu reconnaître que les trains commençaient à arriver. Je peux lui dire également que le nombre des wagons chargés augmente : en janvier, nous chargions 31,000 wagons par jour ; ce nombre est actuellement de 36,000...

M. le rapporteur général. C'est à peu près la moitié de ce qu'il faudrait.

M. le ministre. Je ne me déclare pas satisfait, car il faudrait charger environ 50,000 wagons d'avant-guerre. Les 36,000 wagons dont je parle correspondent à 40,000 wagons d'avant-guerre, car nous utilisons actuellement des wagons de 10, de 20 et de 30 tonnes.

M. le rapporteur général. Les chiffres que vous citez se rapportent à des wagons de 10 tonnes. C'est du moins ce que déclare votre administration.

M. le ministre. Les 36,000 wagons chargés sont des wagons de 10, 20 et 30 tonnes. C'est le dernier chiffre qui m'a été communiqué.

Je ne veux pas insister sur ce point ; je crois seulement utile de dire au Sénat que si une amélioration se manifeste, cela tient à deux causes.

D'une part, il a pu être porté remède à la crise des combustibles des réseaux. Qu'il me suffise de dire, à cet égard, que le stock de combustibles, qui n'était que de 80,000 tonnes au mois de janvier, est passé à près de 800,000 tonnes. Si nous avons pu tenir pendant la grève des cheminots, c'est en particulier parce que, à ce moment-là, j'avais déjà pu faire remonter à 530,000 tonnes le stock de charbon des réseaux. (Très bien ! très bien !)

D'autre part, l'amélioration tient à ce que, depuis les événements auxquels je viens de faire allusion, le personnel fait preuve d'un renouveau d'activité. (Nouvelle approbation.) Je suis particulièrement heureux de pouvoir ici lui rendre hommage. (Applaudissements.)

Je n'ai pas besoin d'ajouter, ce sera mon dernier mot, que j'entends m'appuyer sur la classe moyenne et sur le syndicat des cadres. Je crois l'avoir montré, j'entends, de plus en plus, le montrer par des actes. (Très bien ! très bien ! et applaudissements.)

M. le président de la commission des finances. Et la question des tarifs ?

M. Gaston Doumergue. Vous n'avez pas répondu à ma question, monsieur le ministre.

M. le ministre. Je m'excuse de n'avoir pas encore répondu à l'honorable M. Doumergue ; je crois pouvoir lui donner satisfaction.

Il a bien voulu attirer mon attention sur la nécessité de ne pas homologuer, sans avoir pesé toutes les conséquences de ma décision, le nouveau tarif des fûts vides en retour. Je comprends toute l'importance de la question : ce tarif n'a pas été encore soumis à mon homologation, mais je n'ai pas besoin de vous dire que je saurai, à cette occasion, tenir les engagements que j'ai pris devant le Sénat. (Très bien ! très bien !)

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

M. Drivet. J'aurais mauvaise grâce à insister auprès de M. le ministre sur quelques oublis dans les réponses qu'il a bien voulu faire à mes questions, d'autant que je tiens à le remercier de la promesse qu'il m'a faite au sujet de la reconstruction du pont de Fours, qui sera commencée l'année prochaine.

Seulement, je me permets de lui faire remarquer que, dans sa promenade à travers la France, à propos des voies et des canaux, il a oublié de nous dire ce qu'il pense de celui qui devrait être exécuté dans la Loire pour relier les canaux du Nord à ceux du Midi.

Je lui rappelle que le conseil des ponts et chaussées a opposé un refus formel à la création de ce canal, dont la nécessité s'impose, si l'on veut tirer tout le parti des canaux existants.

Il ne reste, en effet, guère que 80 kilomètres à construire, et les difficultés que l'on fait valoir pour rejeter le projet ne sont nullement insurmontables.

Je demande à M. le ministre de vouloir bien me donner une réponse à ce sujet et nous dire que le rejet dont il a parlé à la Chambre n'a rien de définitif et que la question sera reprise dans l'intérêt du pays.

M. le ministre. Je m'excuse, monsieur Drivet, de ne vous avoir pas répondu sur ce point. Voici exactement la position de la question. Le comité d'études qui avait été constitué pour l'étude du canal de la Loire

au Rhône a conclu négativement. Mais je n'ai pas été très convaincu par les conclusions du comité, et, comme des objections m'avaient été faites, j'ai demandé qu'il fût procédé à une étude complémentaire.

M. Drivet. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. Henry Chéron. Je demande la parole.

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

M. Henry Chéron. Lorsqu'on a voté le texte de loi dont vous parliez tout à l'heure, monsieur le ministre, et qui accordait le quart de place aux mutilés et réformés de la guerre ayant au moins 50 p. 100 d'invalidité, un amendement avait été déposé par un certain nombre de nos collègues et soutenu notamment par M. Jénouvrier. Il visait la situation de ceux qui ont moins de 50 p. 100 d'invalidité et qui peuvent se trouver cependant dans des situations aussi intéressantes au point de vue qui nous occupe, que ceux qui ont plus de 50 p. 100. Comme on n'avait pu improviser un texte en séance, la question avait été renvoyée à l'étude de la commission et à celle de M. le ministre des travaux publics.

Je ne demande pas à ce dernier de nous apporter immédiatement une solution. Je le prie simplement de ne pas perdre de vue une question aussi importante qui intéresse tant de blessés et de mutilés de la guerre. Il faut qu'elle reçoive une solution. (Applaudissements.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je donne lecture des chapitres,

4^{re} section. — Travaux publics et transports.

3^e partie. — Services généraux des ministères.

I. — Ministre et sous-secrétaire d'Etat. — Cabinets du ministre et du sous-secrétaire d'Etat. — Personnel et comptabilité. — Services généraux.

« Chap. 1^{er}. — Traitements du ministre et du sous-secrétaire d'Etat. — Personnel de l'administration centrale, 2,743,500 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 2,794,333 fr., voté par la Chambre des députés.

(Le chapitre 1^{er} avec ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 1^{er} avec le chiffre de 2,743,500 fr. proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 1^{er} avec ce chiffre est adopté.)

M. le président. « Chap. 2. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale, 492,250 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 511,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Le chapitre 2, avec ce chiffre, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 2, avec le chiffre de 492,250 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 2, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 3. — Matériel et dépenses diverses de l'administration centrale, du comité supérieur des travaux publics, du conseil général des ponts et chaussées, du conseil général des mines, des comités et commissions, 23,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 490,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le

chiffre de 23,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 3, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. La commission propose un chapitre nouveau : « 3 bis. — Remise en état de l'hôtel et des bureaux du ministère. — Matériel et dépenses diverses des commissions créées pour l'exécution des traités de Versailles et de Saint-Germain, 127,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 4. — Impressions et publications de l'administration des travaux publics et des transports. — Documents financiers. — Abonnements. — Annales des ponts et chaussées. — Annales des mines. — Achats d'ouvrages et de cartes. — Reliures, 470,000 francs. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 585,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 470,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 4, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 5. — Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées. — Traitements, 570,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 6309,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 570,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 5, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 6. — Personnel des ingénieurs des ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses, 6,200,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 7. — Personnel des sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées. — Traitements, 429,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 18,212,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 429,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 7, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 8. — Personnel des sous-ingénieurs et conducteur des ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses, 18,100,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 9. — Personnel des adjoints techniques et des dames employées des ponts et chaussées. — Traitements, 1,301,600 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé : 13,936,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 1,301,600 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 9, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 10. — Personnel des adjoints techniques et des dames employées des ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses, 1,445,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 11. — Agents temporaires et auxiliaires. — Salaires, 1,170,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé : 1,221,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le

chiffre de 1,170,000 fr. proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 11, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 12. — Agents temporaires et auxiliaires. — Allocations et indemnités diverses, 99,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 104,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 99,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 12, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 13. — Missions d'études et stages pratiques à l'étranger des ingénieurs des ponts et chaussées et des ingénieurs des mines. — Traitements, 10,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 14. — Missions d'études et stages pratiques à l'étranger des ingénieurs des ponts et chaussées et des ingénieurs des mines. — Dépenses diverses. » — (Mémoire.)

« Chap. 15. — Ecole nationale des ponts et chaussées et services annexes. — Personnel. — Traitements, 420,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 16. — Ecole nationale des ponts et chaussées et services annexes. — Personnel. — Allocations et indemnités diverses, 60,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 17. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Matériel et dépenses diverses de l'école et des services annexes, 126,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 18. — Frais généraux du service des ponts et chaussées, 2,350,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 2,357,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 2,350,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 18, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 19. — Frais des bureaux des services des ponts et chaussées, 1,400,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 1,415,000 fr., adopté par la Chambre des députés.

(Le chapitre 19, avec ce chiffre, n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 1,400,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 19, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 20. — Frais de correspondance télégraphique, 146,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 21. — Nivellement général de la France. — Traitements du personnel, 25,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 22. — Nivellement général de la France. — Indemnités et frais généraux, 26,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 23. — Nivellement général de la France. — Matériel et main-d'œuvre, 86,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 24. — Indemnités aux gardes-ports sortis de fonctions, 4,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 25. — Secours aux anciens fonctionnaires et agents, aux anciens ouvriers en régie, aux veuves, orphelins, etc. — Subventions à des sociétés ou à des œuvres intéressant le service du ministère, 436,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 26. — Attribution aux personnels

civils de l'Etat d'allocations pour charges de famille, 6,030,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 27. — Comité de contentieux et comité consultatif de règlement amiable des entreprises de travaux publics et des marchés de fournitures. — Frais judiciaires autres que ceux relatifs aux expropriations et au règlement des travaux, 43,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 28. — Bonifications des pensions de retraite des agents temporaires et agents auxiliaires assimilés, 150,000 fr. »

M. Louis Serre. Je demande la parole.

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

M. Louis Serre. Je ne suis pas intervenu dans la discussion générale, parce que la question que j'ai à poser à M. le ministre a une portée toute particulière; mais je profite de ce qu'il s'agit de bonification de retraites pour rappeler au Sénat que, lors de la discussion du projet de loi qui avait pour but l'augmentation des retraites des employés de l'Etat, j'avais déposé un amendement tendant à faire assimiler les cheminots retraités aux retraités de l'Etat. A ce moment, pour ne pas retarder le vote de la loi et pour ne pas obliger le projet à retourner devant la Chambre, j'ai abandonné mon amendement; mais notre collègue, l'honorable M. Strauss, qui, avec sa compétence habituelle en matière de question sociale, à la fin de la séance, a bien voulu intervenir sur le même objet, m'avait assuré par la suite que M. le ministre des travaux publics n'avait pas perdu cette question de vue et qu'il était en train de la mettre au point. Je prends la liberté de lui demander aujourd'hui si le renseignement qui m'a été donné est exact et si les cheminots retraités ont le droit d'attendre une satisfaction dans un avenir prochain.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je suis heureux de pouvoir dire à M. Serre que j'ai reçu du comité consultatif des propositions très précises, desquelles il résulte que les retraités actuels et ceux qui bénéficieront d'une retraite avant le 1^{er} janvier 1925 jouissent d'avantages analogues à ceux ressortissant de la loi du 25 mars 1920. Actuellement, je discute avec les compagnies de chemins de fer sur la modalité des dépenses, mais je crois pouvoir dire que l'accord se fera sans tarder.

M. Louis Serre. Je remercie M. le ministre de m'avoir donné ces précisions.

M. le président. S'il n'y a pas d'autres observations sur le chapitre 28, je le mets aux voix.

(Le chapitre 28 est adopté.)

« Chap. 29. — Bonifications des pensions de retraite des cantonniers de l'Etat, 725,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 30. — Médailles aux cantonniers et agents inférieurs de l'administration des travaux publics et aux agents des chemins de fer d'intérêt général, 50,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 31. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

« Chap. 32. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 33. — Dépenses des exercices 1914 et 1915 (créances visées par les lois des 29 juin et 29 novembre 1915 et 30 décembre 1916). » — (Mémoire.)

« Chap. 34. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 35. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires, 86,950,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 36. — Entretien des chaussées de Paris, 3 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 37. — Routes nationales. — Construction et amélioration, 73,500,000 fr. »

Ici la commission propose un chapitre nouveau: « 37 bis. — Etudes et essais pour l'amélioration des routes, 1,500,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 38. — Construction de ponts, 3 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 39. — Participation de la France dans les dépenses de l'association internationale permanente des congrès de la route, 15,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 40. — Office national du tourisme, 519,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 41. — Subventions annuelles aux entreprises de services réguliers d'automobiles, 2 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 42. — Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, pontiers, barragistes, etc.). — Traitements et suppléments de traitements, 11,070,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 11,214,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 11,070,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 42, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 43. — Personnel de la navigation intérieure (éclusiers, pontiers, barragistes, etc.). — Allocations et indemnités diverses, 1,620,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 44. — Navigation intérieure. — Rivières et canaux. — Entretien et réparations ordinaires, 25 millions de francs. »

M. Thuillier-Buridard. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Thuillier-Buridard.

M. Thuillier-Buridard. J'ai le devoir d'attirer l'attention du Gouvernement sur la situation qui est faite au département de la Somme au sujet de la navigation maritime et fluviale.

Si vous jetez les yeux sur la carte entre Dunkerque et le Havre, vous voyez un seul canal qui n'a pas de débouché sur la mer: c'est le canal de la Somme. Il y a bien le port de Saint-Valéry, mais les travaux n'en ont jamais été effectués, malgré les multiples et vives réclamations des chambres de commerce et du conseil général du département de la Somme. C'est sur cette situation que je tiens à attirer simultanément l'attention de M. le ministre des travaux publics et de M. le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande.

Je m'excuse d'interpeller ainsi deux ministres à la fois, mais la situation m'y oblige, car les deux questions sont liées. J'ai rappelé que, depuis plus de vingt ans, les chambres de commerce et le conseil général de la Somme demandent que des travaux soient faits au port de Saint-Valéry pour en permettre l'accès tous les jours aux navires qui y parviennent actuellement que très difficilement. Les bateaux de 600, de 800 et même de 1,000 tonnes peuvent y accéder, maintenant, dans les marées de vives eaux. Mais, dans les périodes de mortes-eaux, ils sont obligés d'attendre au Hourdel les vives-eaux suivantes, d'où pertes de temps et par suite abandon du port de Saint-Valéry. Il s'agit, pour remédier à cet état de choses, de construire deux digues submersibles, qui, partant du Hourdel pour aboutir à Saint-Valéry, permettraient l'accès de ce port à toutes les marées et à tous les bateaux dont je viens de parler.

Avant la guerre, en pleine prospérité, le département de la Somme avait peut-être la possibilité d'attendre patiemment une solution administrative favorable. Il a, d'ailleurs, montré une grande ténacité dans la poursuite de cette question, en même temps qu'une patience méritoire. Aujourd'hui, la

Somme dévastée, sur le sol de laquelle s'est joué à plusieurs reprises le sort du monde, n'a plus le temps d'attendre, car il s'agit de sa reconstitution en même temps que celle de tous les départements voisins dévastés par la guerre.

Le canal de la Somme partant de Saint-Valéry va jusqu'à Saint-Simon et donne une économie de 85 kilomètres sur le parcours de Saint-Valéry-Nancy par rapport au parcours Dunkerque-Nancy; il y a également une économie de 25 kilomètres de Saint-Valéry à Paris, par rapport au parcours du Havre à Paris. Il s'agit donc d'une question nationale en même temps que d'une question locale.

Dans le passé, on a contesté l'utilité du port de Saint-Valéry. Aujourd'hui, on ne peut plus soutenir cette contestation. On a reconnu la nécessité absolue du développement de la navigation des petits caboteurs; on a apprécié les services qu'elle rendait en décongestionnant les grands ports. Les Allemands, d'ailleurs, avaient parfaitement compris la valeur de Saint-Valéry puisque, dans leur rêve insensé d'hégémonie mondiale, ils avaient prétendu venir jusqu'à la Somme pour tirer parti de son port au maximum et de tout l'interland qui se trouve au Nord et à l'Est.

Non seulement, les Allemands l'avaient écrit, mais ils l'avaient développé verbalement pendant l'invasion à plusieurs d'entre nous, notamment à un de nos collègues, vice-président du conseil général de la Somme, M. Boinet, que peut-être M. le sous-secrétaire d'Etat a connu. Il est malheureusement décédé l'année dernière à la suite des privations subies pendant qu'il était prisonnier dans son village.

Les Allemands lui avaient nettement déclaré: « Si nous sommes vainqueurs, si nous avons la Somme, nous mettrons le fleuve en valeur et le port de Saint-Valéry deviendra extrêmement prospère. »

Nous ne sommes pas plus bêtes que les Allemands et nous avons la volonté de tirer parti de toutes nos ressources naturelles. Je m'adresse donc aux deux ministres compétents — je sais d'ailleurs qu'ils sont d'accord avec moi — et je leur dis: vous avez le devoir de mettre la France en possession de tous ses moyens et vous n'avez pas le droit d'en laisser périr aucun.

Messieurs, dans cet ordre d'idées, la prospérité du port de Saint-Valéry dépend donc d'un travail qui a été estimé à environ 2 millions et demi de francs. Ce n'est pas une grosse somme, elle serait récupérée par le colmatage rapide, à la faveur des digues précitées, d'environ 600 hectares de mollières, qui sont situées entre Le Hourdel et Saint-Valéry même, dont la valeur marchande, au cours actuel, serait de 3,000 à 4,000 fr., l'hectare au lendemain du colmatage, parce qu'elles constituent d'excellents pâturages salés.

Par conséquent, si vous faites une dépense de 2 millions à 2 millions et demi de francs, elle sera compensée très largement, à brève échéance, par la vente des mollières précitées qui produira, elle, à son tour, deux millions à deux millions et demi. C'est, je le répète, une question d'utilité nationale au premier chef, qui a le mérite très rare de promettre une recette équilibrant approximativement la dépense, sans compter les produits importants que donnera le port aussitôt après.

Les projets sont faits, les plans sont établis, ils ont été étudiés d'une façon consciencieuse et complète par un homme qui a certainement votre estime, M. Pierret, ingénieur en chef du département de la Somme à cette époque; M. Pierret avait foi dans l'avenir du port de Saint-Valéry et du canal parce qu'il le connaissait à fond. Il est actuellement secrétaire du conseil supérieur

des ponts et chaussées au ministère des travaux publics.

Pendant la guerre, les Anglais ont utilisé le canal de la Somme dans une proportion que les ingénieurs du conseil supérieur des ponts et chaussées ne soupçonnaient pas eux-mêmes, car ils en avaient contesté la possibilité d'utilisation. Les Anglais sont venus leur prouver, par une expérience grandiose sans modifications, quel parti on en pouvait tirer.

Vous savez qu'ils ont fait de Saint-Valéry une base de ravitaillement général de leur armée. Ainsi, le port de Saint-Valéry, par là même, a bien mérité de la patrie, parce qu'il a contribué, pour une grande part, à la victoire, en permettant aux Anglais de ravitailler toutes leurs troupes de la Somme.

Je ne veux pas entrer plus avant dans le détail de la question, pour ne pas allonger la discussion du budget. J'appuie ici la proposition de M. Varenne, qui a abouti au vote d'une somme de 25 millions, destinée à l'amélioration de nos ports et de nos voies de navigation.

Je vous demande instamment, messieurs les ministres, de vouloir bien comprendre dans votre programme les travaux du port de Saint-Valéry, ainsi que le remplacement du pont d'Abbeville, que la compagnie du Nord a si audacieusement jeté sur ce canal pour le barrer, dans cet esprit de concurrence aussi ridicule que nuisible aux intérêts vitaux du pays, qui lui avait déjà suggéré l'adoption de ces fameux tarifs différentiels que M. le ministre des travaux publics nous a promis de ne plus tolérer dans l'avenir, et qui avaient pour but de tuer tout simplement la navigation fluviale.

Il faut lier les deux questions et faire des travaux d'ensemble, de façon à donner un nouveau débouché sur la Manche entre Dunkerque et le Havre. En donnant au port de Saint-Valéry toute l'activité qu'il doit avoir, on permettra au canal de la Somme de prendre à son tour, *ipso facto*, toute son importance et on pourra, aussitôt après, envisager pour le port du Tréport la facilité de profiter du voisinage de ce canal, auquel il pourra se relier, et qui lui donnera ainsi à son tour le débouché fluvial qui lui fait défaut.

M. Paul Bignon, sous-secrétaire d'Etat des ports et de la marine marchande. C'est très intéressant.

M. Thuillier - Buridard. Nous aurons ainsi deux ports complets sur la Manche, où, évidemment, les transatlantiques ne pourront pas aborder, mais d'où pourront sortir et où pourront arriver des milliers de tonnes de marchandises. (*Applaudissements.*)

Il y a urgence si vous voulez donner aux régions de la Somme et aux régions voisines, dévastées par la bataille et par les Boches, les facilités de reconstitution dont elles ont besoin et auxquelles elles ont droit.

M. le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande. Je demande la parole.

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

M. le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande. L'honorable M. Thuillier-Buridard ne contestera pas que je connaisse bien le port de Saint-Valéry et le canal qui remonte jusqu'à Saint-Quentin.

Je suis d'une région voisine et, pendant la guerre, j'ai pu me rendre compte du trafic important du port de Saint-Valéry.

Avant la guerre, le port de Saint-Valéry ne faisait que 12,000 tonnes environ annuellement. Ce port est devenu une base anglaise, les Anglais s'en sont servis pour le ravitaillement de l'une de leurs armées, et je constate, par une note que me donnent mes services, qu'à la fin de 1919 le port de Saint-Valéry a fait 120,000 tonnes. C'est le

plus beau démenti, messieurs les ingénieurs des ponts et chaussées qui m'entourez, que l'on puisse donner au corps des ponts et chaussées, qui, pendant longtemps, a prétendu qu'il serait impossible de se servir du port de Saint-Valéry. L'expérience a donné du contraire une preuve incontestée et incontestable. Je prends donc bien volontiers l'engagement de tenir le plus grand compte des observations présentées à la haute Assemblée par l'honorable M. Thuillier-Buridard. J'ai prescrit, il y a quelques jours, la reprise des études d'amélioration de la navigation dans la baie de Somme et j'espère que, cette fois, nous arriverons à une solution pratique.

Votre honorable collègue a apporté une nouvelle suggestion. Il constate et il affirme que l'on pourrait dériver une partie du canal de la Somme à partir de Longpré, pour aller sur le Tréport. Ce n'est pas le député de la Seine-Inférieure qui parle qui pourrait refuser ce présent, et je vous promets de faire étudier par mes services cette dérivation, qui permettra de donner à votre département, qui en a grand besoin, non seulement le port de Saint-Valéry, mais celui du Tréport comme exutoires. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 44?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 44 est adopté.)

M. le président. « Chap. 45. — Voies de navigation intérieure. — Rivières et canaux. — Restaurations et améliorations, 55 millions de francs. »

M. de Rougé. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Rougé.

M. de Rougé. Messieurs, il ne m'est pas possible de laisser passer cet article 45 sans compléter les observations qui ont été apportées ici tout à l'heure par mon éminent collègue, M. Dominique Delahaye. Les représentants de Maine-et-Loire ne peuvent pas négliger cette occasion de protester énergiquement contre la manière dont se font les travaux de la Loire. Je n'ai pas à prendre position, ce n'est pas ici le lieu, sur le fond de la question, mais, au point de vue agricole, il nous est impossible d'admettre que des centaines d'hectares soient ravagés par suite des travaux entrepris sans qu'on puisse obtenir les indemnités nécessaires. (*Très bien!*) Il y a là tout un pays, monsieur le ministre — je vous demande d'y faire une enquête — qui est véritablement dévasté, ce qui prouve qu'ils ne sont pas exécutés comme ils devraient l'être.

C'est sur ce point que, spécialement, nettement et très énergiquement, j'attire l'attention des pouvoirs publics.

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

M. Babin-Chevaye. Je tiens à répondre d'un mot à ce que vient de dire mon honorable collègue. Je n'ai pas besoin de défendre la Loire navigable, dont l'utilité n'est contestée par personne.

M. Dominique Delahaye. Elle n'est pas navigable avec les travaux actuels, vous relevez le plan d'eau.

M. Babin-Chevaye. Mais ces travaux sont loin d'être terminés, monsieur Delahaye, et, pour les indemnités, nous sommes d'accord au fond. Je dis que l'utilité de la Loire navigable ne peut être contestée par personne. (*Très bien!*) Si l'exécution des travaux peut léser des intérêts particuliers, comme ceux auxquels mon honorable collègue a fait allusion, nous sommes prêts à reconnaître que ces intérêts doivent recevoir satisfaction dans toute la mesure du possible. Mais ce que je déclare, au nom des représentants de la Loire-Inférieure, c'est que quelques difficultés de détail ne peuvent porter la moindre atteinte

à la poursuite des travaux d'une œuvre qui présente un caractère d'intérêt national, ainsi que nous l'avons vu pendant la guerre.

M. Dominique Delahaye. Je le nie formellement. C'est une utopie!

M. Babin-Chevaye. Et moi, je l'affirme: l'utilité en a été démontrée *a contrario* pendant la guerre. Nous avons vu combien nous aurions pu bénéficier, pendant la crise des transports, des avantages de la Loire si elle avait été navigable. (*Très bien!*)

M. Dominique Delahaye. Oui, si elle avait été!

M. Babin-Chevaye. Il est bien entendu que si vous empêchez la Loire d'être navigable, elle ne le sera jamais.

M. Dominique Delahaye. C'est un canal latéral qu'il faut!

M. Babin-Chevaye. Les paroles éloquentes par lesquelles M. le ministre a fait part tout à l'heure de sa sollicitude pour les voies navigables de France nous donnent pleine confiance dans son bon concours pour la réussite de l'œuvre en question. S'il y a des satisfactions à donner à certains intérêts particuliers nous sommes d'accord pour qu'il soit fait justice, mais, encore une fois, cela ne peut et ne doit en rien compromettre l'exécution de ce travail, qui est, je le répète, d'un intérêt national. (*Très bien! et applaudissements.*)

M. le comte de Landemont. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Landemont.

M. le comte de Landemont. J'appuie de tout mon pouvoir les paroles prononcées par M. Babin-Chevaye. Je demande avec lui que des indemnités légitimes soient allouées à des riverains, s'il y a lieu. Je demande aussi que les études soient continuées avec la plus grande activité. Le commerce et l'industrie, non seulement de la Loire-Inférieure, mais des départements riverains, se sont prononcés à maintes reprises. Ils demandent que la Loire soit rendue navigable. Nous estimons qu'il appartient à M. le ministre des travaux publics de continuer l'étude de la question et de pousser, le plus activement possible, l'exécution de ces travaux qui assureront la richesse de tout le pays. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Deux questions ont été successivement envisagées: sur la première, c'est-à-dire le paiement des indemnités qui sont dues, nous sommes tout à fait d'accord. En ce qui concerne les travaux de la Loire navigable, je m'excuse devant le Sénat de n'en avoir pas parlé tout à l'heure dans l'aperçu que j'ai fait de l'ensemble des projets concernant les voies de navigation intérieure. Voici, en deux mots, quelle est exactement la situation de la question: le comité qui avait été constitué a compris que l'on devait, devant les résultats obtenus, continuer jusqu'à l'embouchure de la Vienne les travaux d'aménagement entrepris entre Angers et Nantes. (*Très bien!*) Sur ce point, les travaux continuent et continueront.

M. Dominique Delahaye. Je vous ai déjà démontré que ce n'étaient là que des mensonges. (*Protestations.*)

M. le ministre. Quant à la question de la navigation intérieure en aval de l'embouchure de la Vienne, le comité a estimé qu'il y aurait lieu, sur ce point, lorsque les études préalables seront terminées — et ces études sont en cours — d'ouvrir un concours en vue de rechercher quelle est la meilleure solution, de manière à ce que celle qui sera adoptée, je ne dis pas mettra d'accord canalistes et anticanalistes, mais,

en tout cas, les départagera une fois pour toutes. (*Très bien ! très bien !*)

M. le président. S'il n'y a pas d'autre observation, je mets aux voix le chapitre 45, avec le chiffre de 55 millions de francs, proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 45, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 46. — Réfection du souterrain de Mauvages sur le canal de la Marne au Rhin, 3 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 47. — Frais généraux du service de surveillance de la pêche sur les canaux et les cours d'eau navigables canalisés, 6,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 48. — Participation de la France dans les dépenses de l'association internationale permanente des congrès de navigation, 5,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 49. — Office national de la navigation, 100,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 50. — Travaux de défense contre les eaux, 400,000 fr. » — (Adopté.)

III. — Ports maritimes.

« Chap. 51. — Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime. — Traitements, 1,520,000 fr. »

M. Roustan. Je demande la parole.

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

M. Roustan. Messieurs, l'heure est tardive et je n'insisterai pas sur l'observation que je veux présenter à M. le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande.

J'ai été, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, auprès de vous l'interprète des officiers et des maîtres de ports.

Vous m'avez répondu, chaque fois, avec une précision qui était, à elle seule, une marque de la bienveillance que vous apportiez aux revendications de ces fonctionnaires. Vous savez que la question est très grave.

A l'heure actuelle, le recrutement est difficile, les capitaines au long cours et les capitaines au cabotage hésitent à prendre du service dans nos ports, et, finalement, ils s'y refusent.

Je vous demande, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, ce que vous avez déjà fait pour eux et ce que vous comptez faire encore. A l'heure où notre marine de commerce va prendre, nous l'espérons, un essor superbe, il est indispensable de témoigner à un personnel qui a de lourdes responsabilités et de lourdes charges une bienveillance à la fois énergique, attentive et agissante. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre. Nous sommes entièrement d'accord.

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

M. le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande. Nous sommes tout à fait d'accord. On a bien fait d'affirmer ici la précarité du traitement des maîtres de ports et les grosses difficultés de recrutement. Il n'est pas possible que l'on continue à donner à ces bons serviteurs du pays des traitements aussi insuffisants.

Les observations qu'a présentées l'honorable M. Roustan méritent de retenir toute notre attention et je puis lui répondre que j'étudie la question avec M. le ministre des travaux publics.

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

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

Je mets aux voix le chapitre 51.

(Le chapitre 51 est adopté.)

M. le président. « Chap. 52. — Personnel des officiers et maîtres de port du service

maritime. — Allocations et indemnités diverses, 246,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 53. — Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Traitements et suppléments de traitements, 2,937,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 54. — Personnel des ports maritimes de commerce (éclusiers, pontiers, etc.). — Allocations et indemnités diverses, 427,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 55. — Personnel des phares et balises. — Traitements et suppléments de traitements, 2,825,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 56. — Personnel des phares et balises. — Allocations et indemnités diverses, 489,000 fr. » — (Adopté.)

IV. — Forces hydrauliques et distributions d'énergie électrique.

« Chap. 57. — Frais d'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique. — Personnel de l'administration centrale. — Traitements, 55,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 58. — Frais d'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique. — Personnel de l'administration centrale. — Allocations et indemnités diverses, 7,450 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 59. — Personnel spécialisé du contrôle des distributions d'énergie électrique. — Traitements, 110,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 60. — Personnel spécialisé du contrôle des distributions d'énergie électrique. — Allocations et indemnités diverses, 13,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 61. — Frais généraux du contrôle des distributions d'énergie électrique, 870,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 62. — Service des forces hydrauliques. — Personnel. — Traitements, 224,000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 63. — Service des forces hydrauliques. — Personnel. — Allocations et indemnités diverses, 19,200 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 64. — Service des forces hydrauliques. — Frais généraux et de bureau, 50,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 65. — Service des forces hydrauliques. — Impressions et publications diverses, 75,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 66. — Service des forces hydrauliques. — Etudes et recherches scientifiques. — Laboratoires. — Subventions aux établissements scientifiques, 2 millions de francs. »

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

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

M. Brager de La Ville-Moysan. Je désirerais, à l'occasion de ce chapitre, adresser à M. le ministre des travaux publics une requête à laquelle il fera, j'en suis sûr, un accueil favorable. Il s'agit de l'étude de travaux relatifs à la captation de la force des marées qui ont été entrepris depuis quelque temps dans la baie de Saint-Malo. Je sais que le ministère y attache de l'importance et que la question est poussée très activement.

Une étude a été faite pour arriver à la création d'un bassin dans la baie de Rothéneuf, commune de Paramé, où l'on pourra faire, dans des conditions exceptionnelles, un essai d'utilisation de la force des marées. Le ministère des travaux publics ayant sur ce sujet une étude préliminaire qu'il avait demandée à ses services locaux, a immédiatement, avec une activité dont je ne saurais trop le féliciter, examiné le projet présenté et donné l'ordre d'en pousser l'examen d'une façon active et tout à fait complète. Je lui demande non seulement de hâter la confection de ces travaux de la manière la plus rapide, mais aussi d'envisager les moyens de réalisation pratique d'un bassin d'utili-

sation des marées dans le port de Rothéneuf.

Cette question présente un très grand intérêt, non seulement pour le département d'Ille-et-Vilaine, et aussi pour celui des Côtes-du-Nord, qui est représenté très dignement à la Chambre par M. Le Trocquer, mais elle a une portée d'ordre beaucoup plus général et intéresse toutes nos régions maritimes, car si l'utilisation de la force des marées peut être tentée d'une façon pratique en France, c'est bien sur le point qui a été choisi.

Si sur ce point on pouvait établir rapidement un bassin d'essai permettant de faire une expérience sérieuse des procédés employés, d'en voir les avantages et les inconvénients, cette étude pourrait fournir des données utiles pour établir sur toutes les côtes de la France des bassins similaires. J'adresse donc une requête pressante pour que les études de ce bassin soient poussées le plus activement possible. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je suis heureux de répondre à l'honorable M. Brager de La Ville-Moysan que nous poursuivons d'une façon très suivie, au ministère des travaux publics, cette question de l'utilisation de l'énergie des marées. Non seulement une commission a été constituée, mais elle a abouti à des résultats réels. Après avoir examiné les divers points du littoral, elle est arrivée à cette conclusion qu'on pouvait dès maintenant entrer dans la voie des essais. Des baies ont été plus particulièrement retenues : celle de l'Aberwrach, qui va permettre de disposer d'une force de 3,000 chevaux, et, d'autre part, l'anse de Rothéneuf dont parlait l'honorable sénateur. J'ajoute que nous sommes, d'autre part, saisis de demandes en concession d'aménagement de forces sur la Rance à 8 kilomètres de l'embouchure, en un point admirablement approprié où on espère pouvoir aménager, par le jeu du flux et du reflux, l'utilisation d'une force de 40,000 à 60,000 chevaux.

J'ai dit que la question retient toute notre attention : j'espère ouvrir avant peu un concours, qui sera doté de prix, en vue de la solution du seul point qui reste encore à régler au point de vue technique, la construction d'une turbine qui s'adapte d'une part à l'eau de mer et qui s'accommode d'autre part d'une hauteur de chute constamment variable. (*Très bien ! très bien !*)

M. Brager de La Ville-Moysan. Ce que je demande, c'est que les travaux soient entrepris le plus tôt possible dans la baie de Rothéneuf; l'endroit choisi est bien celui de France où l'on pourra faire les essais de la façon la plus pratique et la moins coûteuse.

M. le président de la commission des finances. On pourrait en dire autant de toutes les baies des côtes françaises.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 66.

(Le chapitre 66 est adopté.)

M. le président. « Chap. 67. — Service des forces hydrauliques. — Travaux préparatoires, 4 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 68. — Service des forces hydrauliques. — Subventions ou avances pour construction d'usines, 1 million de francs. » Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 2 millions de francs, adopté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 1 million de francs, proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 68, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 69. — Frais de contrôle des concessions de forces hydrauliques, 15,000 fr. » — (Adopté.)

V. — Chemins de fer.

« Chap. 70. — Personnel des ingénieurs des mines attachés au contrôle des chemins de fer. — Traitements, 226,000 fr. » —

La parole est à M. Imbart de la Tour.

M. Imbart de la Tour. Messieurs, je désire poser à M. le ministre des travaux publics une question un peu spéciale, mais qui a une très grande importance au moment où le Parlement est saisi du nouveau régime des chemins de fer.

Le Sénat se rappelle que, lorsque nous avons discuté l'augmentation des tarifs, un très grand nombre de critiques avaient été formulées contre le fonctionnement des chemins de fer : notamment nous avons demandé que, lors de la préparation du nouveau régime, on brisât le particularisme des réseaux et qu'on fit échapper l'exploitation de ces réseaux à ce que j'appellais moi-même la servitude d'orientation vers Paris.

Il y a là une question d'ordre général extrêmement importante pour les chemins de fer. J'avais indiqué à ce moment, d'accord avec la commission des chemins de fer du Sénat, que la première grande relation transversale indépendante de Paris, que nous considérons comme la base du relèvement économique de la France, était la relation entre nos ports de l'Océan et l'Est.

Il y a un intérêt international et national à ce que nos ports de l'Océan soient reliés directement et rapidement à Bâle et à Strasbourg. Nous avons trois antennes sur l'Océan : Nantes, La Rochelle et Bordeaux. Ces antennes se raccordent à Tours. Les relations s'établiraient donc par Tours, Vierzon, Bourges, Nevers, Le Creusot, Dijon, Besançon, Belfort et Mulhouse.

A Dijon, il serait possible de rejoindre Nancy ; à Mulhouse, il serait possible de rejoindre Strasbourg. Voilà le projet, il est très précis.

Il a une grande importance internationale, car vous comprenez que nous avons tout intérêt à attirer sur nos lignes le trafic qui vient de l'Océan, plutôt que de le laisser aller vers les ports hollandais d'où il gagnera l'Europe centrale par des lignes allemandes.

Ce projet présente encore un intérêt national, c'est de relier le centre, l'ouest et le sud-ouest de la France à l'Alsace-Lorraine. Il y a près de deux ans que l'Alsace et la Lorraine sont revenues à la France et, en dehors de la ligne Lyon-Strasbourg, tous les Français qui veulent aller dans nos provinces retrouvées, s'ils habitent Bordeaux, Nantes ou Bayonne, sont obligés de passer par Paris. Cette situation ne peut pas durer.

Enfin, dernière considération : le tracé que j'indique — j'insiste sur ce point — passant par Tours, Vierzon, Bourges, Nevers, le Creusot, Dijon, Besançon, Belfort, Mulhouse est le seul qui permette, sans travaux d'établissement nouveaux, la création de relations rapides. Les lignes existent, en effet, et elles sont excellentes.

Actuellement, il y a déjà des relations entre Bordeaux, Lyon et Milan auxquelles je ne veux pas porter atteinte. Il faut, bien entendu, les maintenir, mais elles ne répondent pas aux mêmes besoins. J'ajoute que ces relations...

M. Vayssière. A l'état de projet !

M. Imbart de la Tour. ...utilisent des lignes difficiles. C'est ainsi qu'il faut quatorze heures par le nouveau grand train international créé par les réseaux pour aller de

Bordeaux à Lyon et vingt et une heures pour aller de Bordeaux à Modane.

Je le dis à dessein, car je sais que les compagnies nous préparent quelque chose d'analogue sur Strasbourg et Bâle : il n'est pas permis d'établir des relations internationales avec ce maximum de lenteur.

Je viens d'indiquer un tracé qui permet d'aller vite, sur lequel il n'y a pas de travaux à faire : toutes les lignes sont à deux voies, les profils sont excellents, et je demande à M. le ministre s'il fait sien ce tracé.

A la suite de la discussion sur le relèvement des tarifs, je lui ai adressé une lettre à cet égard. Il m'a répondu qu'il mettrait la question à l'étude et me ferait connaître le résultat. J'insiste aujourd'hui pour que la solution intervienne. Si l'on n'a pu aboutir cette année, en raison des circonstances que vous connaissez tous, il faut aboutir l'an prochain.

Au moment où nous allons renouveler le régime des réseaux, il importe qu'ils montent, par de telles créations, qu'ils ont une notion plus étendue et plus exacte des besoins français. (Très bien ! très bien !)

M. André Berthelot, rapporteur. Je fais toutes réserves sur des projets qui tendent à diriger vers Bâle le trafic transversal de la France.

Il me paraît, en effet, que les villes françaises vers lesquelles le trafic doit être acheminé sont : Lyon, d'une part, et Strasbourg, d'autre part ; puisque nous avons repris possession de Strasbourg, c'est par là que doivent être acheminées les relations internationales de la France et même des ports de l'Océan. Sur le parcours de Tours jusqu'aux abords de l'Alsace, je n'ai pas d'objection à la demande de M. Imbart de la Tour.

M. Imbart de la Tour. Pour le Nord oui, mais pour l'Europe centrale dont Bâle est le nœud ?

M. le ministre. M. Imbart de la Tour a bien voulu me rappeler la question qu'il m'avait posée au nom de la commission des chemins de fer. L'étude demandée a été faite et en voici les conclusions :

Le premier effort des compagnies s'est porté sur la création de la transversale qui, partant de Bordeaux, se dirige sur Lyon et se prolonge sur Genève : il ne faut pas oublier, en effet, que Genève est la porte d'entrée de la Suisse romande, qui donne accès à l'Europe centrale.

Quant à Nantes-Bâle, pourquoi jusqu'ici n'a-t-on pas relégué cette ligne ? C'est que, à l'heure présente, on peut aller par les trains existants de Nantes à Bâle en passant par Paris, avec un allongement de parcours de 5 p. 100 seulement...

M. Imbart de la Tour. Et un retard de 24 heures !

M. le ministre. Vous comprendrez pourquoi l'effort des compagnies s'est porté d'abord sur la ligne Bordeaux-Lyon avec prolongement sur Genève, quand je vous dirai que le raccourci est de 40 p. 100 pour Bordeaux-Lyon et 32 p. 100 pour Bordeaux-Genève.

Mais là ne s'arrête pas l'effort des compagnies. Je suis encore en pourparlers avec elles, car je ne suis pas très satisfait de la réponse qu'elles m'ont donnée.

M. Imbart de la Tour. Vous ne pouvez pas l'être.

M. le ministre. Elles se proposent pour l'été prochain — je trouve ce délai trop lointain — d'instituer des relations directes de Bordeaux à Strasbourg.

M. Imbart de la Tour. Par quel trajet ?

M. le ministre. Par Limoges, Montluçon, Dijon, Toul et Nancy.

M. Albert Peyronnet. Je m'en féliciterai d'autant plus que cette ligne desservira la région métallurgique et minière de Mont-

luçon-Commentry et la région agricole de Moulins.

M. Imbart de la Tour. Mais on mettrait vingt-quatre heures et on laisserait de côté le Creusot.

M. le ministre. On grefferait sur cette ligne deux embranchements : l'un, Nancy-Metz et les pays rhénans, et l'autre Dijon-Mulhouse-Bâle.

Voilà quel est l'état de la question, je ne dirai pas la décision. Je me permets de demander à M. Imbart de la Tour de me faire confiance. Lorsque je serai saisi des propositions précises concernant cet itinéraire, nous verrons, et je verrai avec lui, si les propositions des compagnies sont de nature à donner satisfaction aux desiderata de tous.

M. Imbart de la Tour. Je ne veux pas discuter avec mon honorable collègue, M. Berthelot, du choix de Bâle ou de Strasbourg : le principal, et j'en prends acte, c'est que nous sommes d'accord sur le tracé par Tours.

M. le président. La parole est à M. Victor Bérard.

M. Victor Bérard. Monsieur le ministre, je ne demande aussi qu'à vous faire confiance pour l'étude que je vous prie de faire des relations entre Metz, Nancy et Lyon. Actuellement, il est impossible de se rendre, en un jour, de Metz à Lyon et vous penserez avec moi que c'est excessif.

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

M. Vayssière. Je voudrais seulement retenir ce que vient de dire M. le ministre des travaux publics, sa promesse et sa préoccupation, qu'il a nettement exprimées, de voir la ligne Bordeaux-Lyon-Genève être prochainement établie. C'est une ligne qui intéresse, au plus haut point, les populations de nos régions girondines et le port de Bordeaux. C'est bien cette ligne à laquelle il est bon de songer au plus tôt.

M. le président. La parole est à M. Louis David.

M. Louis David. Je prends acte, après mon collègue Vayssière, de la promesse faite. Cette ligne répond à une véritable nécessité économique d'un puissant intérêt industriel et commercial. M. le ministre des travaux publics n'ignore pas les projets, qui sont appelés à transformer le port de Bordeaux. En dehors de toute espèce de subvention de l'Etat, et avec le concours financier de la chambre de commerce de Bordeaux, du conseil général de la Gironde et des compagnies de chemins de fer du Midi et d'Orléans, nous arriverons à établir, sur le point géographique du Verdon, un port de premier ordre qui permettrait le débarquement rapide des voyageurs et des marchandises, afin que les steamers qui nous relient avec l'Amérique du Sud ne soient plus désormais dans l'obligation de subir un long retard dans leur montée vers Pauillac ou Bordeaux et puissent arriver ainsi, sans payer de surestaries ruineuses, à repartir rapidement après avoir fait face à leurs charges maritimes.

Les projets qui touchent à la création de ce port du Verdon vont être soumis au Parlement, à bref délai, car il y a un intérêt des plus pressants à activer cette grande entreprise, qui canaliserait pour l'Amérique du Sud toutes ses exportations vers le centre de l'Europe. Il est bon de rappeler que l'ancienne ligne du Médoc appartient, aujourd'hui, à la compagnie du Midi et que, par conséquent, la marchandise prise dans le port du Verdon, doué d'un puissant outillage, pourra gagner l'Europe centrale par voie très rapide. Cette œuvre ne favorisera pas, seulement, les intérêts de Bordeaux et de la Gironde, mais elle sera un élément de richesse pour la France entière. Le Sénat, dont je connais l'esprit, sera heureux de

s'y associer, avec le concours autorisé que nous donnera, j'en suis convaincu, M. le ministre des travaux publics. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. Le chiffre proposé pour le chapitre 70 est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 229,000 fr., voté par la Chambre des députés. (Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 226,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Ce chiffre est adopté.)

M. le président. « Chap. 71. — Personnel des ingénieurs des mines attachés au contrôle des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses, 15,200 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 72. — Personnel des sous-ingénieurs et contrôleurs des mines attachés au contrôle des chemins de fer. — Traitements, 222,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 224,000 fr., proposé par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 222,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 72, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 73. — Personnel des sous-ingénieurs et contrôleurs des mines attachés au contrôle des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses, 23,400 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 74. — Contrôleurs généraux et inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer. — Traitements, 384,000 francs. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 400,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 384,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 74, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 75. — Contrôleurs généraux et inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses, 34,500 francs. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 35,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 34,500 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 75, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 76. — Personnel des commissaires du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer. — Traitements, 2,420,000 francs. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 2,470,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 2,420,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 76, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 77. — Personnel des commissaires du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses, 130,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé

138,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 130,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 77, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 78. — Personnel des contrôleurs des comptes et des contrôleurs du travail. — Traitements, 306,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 79. — Personnel des contrôleurs des comptes et des contrôleurs du travail. — Allocations et indemnités diverses, 30,800 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 80. — Personnel de service attaché aux bureaux du contrôle des chemins de fer. — Traitements, 70,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 72,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 70,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 80, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 81. — Personnel de service attaché aux bureaux du contrôle des chemins de fer. — Allocations et indemnités diverses, 20,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 21,000 fr., voté par la Chambre des députés.

(Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 20,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 81, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 82. — Personnel de l'inspection des contrôles locaux de l'exploitation et du travail des voies ferrées d'intérêt local. — Traitements, 53,000 fr. »

M. de Rougé. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Rougé.

M. de Rougé. Messieurs, j'ai demandé tout à l'heure à M. le ministre des travaux publics dans quelles conditions pouvaient être réservés les droits des marchands qui ont expédié des wagons de bétail, plus spécialement de porcs, pendant les grèves, et dont le bétail a été vendu à des prix dérisoires, aux Batignolles, par exemple.

Je sais bien que le fait de grève est un cas de force majeure, mais je voudrais que dans ce cas — qui j'espère ne se renouvelera jamais, — ou dans tout autre cas de force majeure, les conditions des ventes dans les gares pour le bétail facilement périssable, en général, et spécialement pour les porcs, soient entourées de toutes les précautions possibles afin que les intérêts des expéditeurs ne soient pas lésés ou qu'ils ne le soient que dans la plus petite proportion possible.

Je ne réclame rien parce que je crois qu'il n'y a rien à réclamer pour le passé. Mais, pour l'avenir, je demanderai des garanties supérieures à celles qui ont été données jusqu'à présent. (*Très bien!*)

M. le président. S'il n'y a plus d'observations sur le chapitre 82, je le mets aux voix. (Le chapitre 82 est adopté.)

M. le président. « Chap. 83. — Personnel de l'inspection des contrôles locaux de l'exploitation et du travail des voies ferrées d'intérêt local. — Allocations et indemnités diverses, 6,600 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 84. — Frais généraux de l'inspection des contrôles locaux de l'exploitation et du travail des voies ferrées d'intérêt local, 15,100 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 85. — Frais de tournées des contrôleurs des comptes et des contrôleurs du travail, 70,000 fr. »

Ce chiffre est inférieur à celui que la Chambre des députés a voté.

Je mets aux voix le chiffre le plus élevé, 74,000 fr., voté par la Chambre des députés. (Ce chiffre n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chiffre de 70,000 fr., proposé par la commission des finances.

(Le chapitre 85, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 86. — Frais généraux du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer, 1 million de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 87. — Frais des bureaux des ingénieurs des mines attachés au contrôle des chemins de fer, 21,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 88. — Participation de la France dans les dépenses de l'office central des transports internationaux par chemins de fer et du congrès international des chemins de fer, 31,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 89. — Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer conventions autres que celles approuvées par les lois du 20 novembre 1883, 4,200,000 fr. » — (Adopté.)

Voix nombreuses. A cet après-midi ! A trois heures !

M. le rapporteur général. Messieurs, le budget des travaux publics a quatre parties et nous n'en avons pas encore voté complètement la première. Je demande donc que le Sénat se réunisse cet après-midi à deux heures et demie. (*Assentiment.*)

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

Il en est ainsi décidé.

8. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici, messieurs, quel pourrait être l'ordre du jour de la séance de cet après-midi :

Scrutin pour la nomination de deux membres de la commission supérieure des caisses d'épargne;

Rapport de la commission de surveillance de la caisse d'amortissement et de la caisse des dépôts et consignations sur les opérations de l'année 1919 de ces deux établissements;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 :

Travaux publics (*suite*). — Chemins de fer de l'Etat. — Mines. — Marine marchande.

— Caisse des invalides. — Aéronautique et transports aériens. — Caisse nationale d'épargne. — Instruction publique. — Beaux-arts. — Enseignement technique. — Commerce. — Ecole centrale.

Suite de l'ordre du jour.

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

L'ordre du jour est ainsi fixé.

9. — CONGÉ

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

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

Le congé est accordé.

En conséquence le Sénat se réunira cet après-midi à quatorze heures et demie, avec l'ordre du jour qui vient d'être réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à midi vingt-cinq minutes.)

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

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 24 juillet 1920.

SCRUTIN (N° 46)

Sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant l'ouverture d'un crédit supplémentaire applicable aux dépenses administratives de la Chambre des députés pour l'exercice 1920.

Nombre des votants.....	246
Majorité absolue.....	124
Pour l'adoption.....	246
Contre.....	0

Le Sénat a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Albert (François). Albert Peyronnet. Alfred Brard. Alsace (comte d'). prince d'Hémin. Andrieu. Artaud. Auber. Babin-Chevaye. Bachelet. Beaumont. Bérard (Alexandre). Bérard (Victor). Berger (Pierre). Bersez. Besnard (René). Bienvenu Martin. Bodinier. Boivin-Champeaux. Bollet. Bompard. Bonnelat. Bony-Cisternes. Boudenoit. Brager de la Ville-Moyan. Brindeau. Brocard. Buhau. Busson-Billaud. Bussy. Butterlin. Cadilhon. Cannac. Carrère. Castillard. Catalogne. Cazelles. Chalamet. Charles Chabert. Charpentier. Chastenot (Guillaume). Chauveau. Chénobenoit. Chéron (Henri). Chomet. Codet (Jean). Coignet. Colin (Maurice). Collin (Henri). Combes. Courrégelouge. Crémieux (Fernand). Cuminal. Cutoli. Danecour. Daraignez. Daudé. Dausset. David (Fernand). Debierre. Defumade. Dehove. Delahaye (Dominique). Delahaye (Jules). Dellestable. Delsor. Denis (Gustave). Desgranges. Doumer (Paul). Doumergue (Gaston). Drivet. Dron. Dudouyt. Duplantier. Duquaire. Dupuy (Paul). Elva (comte d'). Enjolras. Ermant. Estournelles de Constant (d'). Etienne. Eugène Chanal. Faisans. Farjon. Félix Martin. Fernand Merlin. Flaissières. Fleury (Paul). Fontanille. Fortin. Foucher. Foulhy. François Saint-Maur. Gabrielli. Gallet. Garnier. Gaudin de Villaine. Gauthier. Gauvin. Gegauff. Gentil. Georges Berthoulat. Gérard (Albert). Gerbe. Gomot. Gouge (René). Gourju. Goy. Grosdidier. Grosjean. Guillois. Guilleaume. Hayez. Henri Michel. Henry Béranger. Hervey. Hirschauer (général). Hubert (Lucien). Humblot. Imbart de la Tour. Jénouvrier. Jonnart. Joseph Reynaud. Josot. Jouis. Kérandiech (de). Kérouartz (de). Laboulbène. Lafferre. Lamarzelle (de). Landemont (de). Landrodie. Larere. Las Cases (Emmanuel de). Lavignais (de). Le Barillier. Lebert. Lebrun (Albert). Lederlin. Le Hars. Lemarié. Lémery. Leneveu. Léon Perrier. Le Roux (Paul). Lévy (Raphaël-Georges). Leygue (Honoré). Lhopiteau. Limouzain-Laplanché. Loubet (J.). Louis David. Louis Soulié. Lubersac (de). Lucien Cornet. Machet. Magny. Marangot. Marguerie (marquis de). Marraud. Martin (Louis). Martinet. Massé (Alfred). Maurice Guesnier. Maurin. Mazière. Mazurier. Méline. Merlin (Henri). Michel (Louis). Milan. Milliard. Millès-Lacroix. Mir (Eugène). Mollard. Monteuilart. Monnier. Monsservin. Montaigne (de). Mory. Monzie (de). Morand. Mulac. Oriot. Pams (Jules). Pasquet. Paul Pelisse. Paul Strauss. Pédebidou. Penancier. Perchot. Perdrix. Perreau. Paschaud. Peytral (Victor). Philipot. Pichery. Pierrin. Pichon (1^{er}-colonel). Poincaré (Raymond). Poirson. Pomereu (de). Porteu. Potié. Pottévin. Pouille. Quillard. Ranson. Ratier (Antony). Régismanset. Régnier (Marcel). Renaudat. René Renoult. Rivet (Eugène). Ribière. Ribot. Richard. Rioteau. Rivet (Gustave). Roche. Rouby. Rougé (de). Rouland. Roustan. Royneau. Ruffier. Sabaterie. Saint-Quentin (comte de). Sarraut (Maurice). Savary. Selles (de). Serre. Simonet. Steeg (T.). Stuhl (colonel). Taublieb (général). Thiéry (Laurent). Tou-

ron. Tréveneuc (comte de). Trouvé. Trystram. Vallier. Vayssière. Vieu. Vilar (Edouard). Villiers. Vinet. Weiller (Lazare).

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Amic. Berthelot. Billiet. Blaignan. Blanc. Bouctot. Bourgeois (général). Bourgeois (Léon). Bouveri. Brangier. Cauvin. Charles-Dupuy. Claveille. Cordelet. Cosnier. Cruppi. Deloncle (Charles). Delpierre. Diébolt-Weber. Donon. Dubost (Antonin). Duchain. Eccard. Eymery. Flandin (Etienne). Fourment. Gallini. Guillier. Helmer. Héry. Hugues Le Roux. Jeanneney. La Batut (de). Leglos. Marsot. Mascianis. Mascaraud. Mauger. Michaut. Noulens. Ordinaire (Maurice). Pères. Philip. Pichon (Stephen). Pol-Chevalier. Quesnel. Rabier. Reynald. Roland (Léon). Roy (Henri). Sauvan. Schrameck. Scheurer. Thuillier-Buridard. Tissier. Vidal de Saint-Urbain.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

comme s'étant excusés de ne pouvoir assister à la séance :

MM. Clémentel. Gras. Morel (Jean). Noël.

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Bussière. Chauteemps (Alphonse). Fenoux. Menier (Gaston). Penanros (de).

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	264
Majorité absolue.....	133
Pour l'adoption.....	264
Contre.....	0

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

COMPTE RENDU IN EXTENSIO — 70^e SÉANCE

2^e séance du samedi 24 juillet.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Scrutin pour la nomination de deux membres de la commission supérieure des caisses d'épargne.
3. — Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1920 : Suite de l'état A : Ministère des travaux publics : Suite de la discussion des chapitres : Chap. 90 : MM. Fernand Merlin, Le Barillier, Dominique Delahaye, et Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics. — Adoption. Chap. 91 et 92. — Adoption. Chap. 93 : M. Gourju. — Adoption. Chap. 94 : MM. Jeanneney et Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics. — Adoption. Chap. 95 : MM. Jeanneney, rapporteur, Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics, Simonet et Jouis. — Adoption. Chap. 96 à 98. — Adoption. Chap. 99 : M. Babin-Chevaye. — Adoption. Chap. 99 bis à 120 :

Amendement de MM. Mauger et Cauvin ; Amendement de M. Léon Perrier : MM. Cauvin, Paul Doumer, rapporteur général ; Léon Perrier, Milan, rapporteur ; Mauger et Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics. — Adoption.

Chap. 121 et 122. — Adoption.

Observations de MM. Gaudin de Villaine et Borrel, sous-secrétaire d'Etat des mines et des forces hydrauliques.

Chemins de fer de l'Etat :

Chap. 1^{er} à 13. — Adoption.

Chap. 14 : MM. Gaudin de Villaine, Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics, Debierre et Jénouvrier. — Adoption.

Chap. 15 à 33. — Adoption.

4. — Dépôt, par M. Bienvenu Martin, du rapport de la commission de surveillance des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations sur les opérations de l'année 1919 et sur la situation au 31 décembre 1919 de ces deux établissements.

5. — Reprise de la discussion du budget :

Ports, marine marchande et pêches :

Chap. 1^{er} :

Amendement de M. Brindeau : MM. Brindeau, Rouland, rapporteur ; Bignon, sous-secrétaire d'Etat des ports, de la marine marchande et pêches, et Tissier. — Retrait.

Adoption du chapitre 1^{er}.

Chap. 2 à 9. — Adoption.

Chap. 10 : MM. Roustan et Kerzoncuf, directeur des pêches maritimes, commissaire du Gouvernement. — Adoption.

Chap. 11 à 13. — Adoption.

Chap. 14 : MM. Brindeau et Bignon, sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande. — Adoption.

Chap. 15 à 22. — Adoption.

Chap. 23 :

Amendement de M. Jénouvrier ;

Amendement de MM. Louis David, Vaysière, Buhau, Guillaume Chastenot, Courrégelouge :

MM. Jénouvrier, Rouland, rapporteur ; Louis David, Bignon, sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande.

Adoption du chapitre 23.

Chap. 24 : MM. Roustan, Henri Michel, Kerzoncuf, directeur du service des pêches, commissaire du Gouvernement. — Adoption.

Chap. 25 à 35. — Adoption.

Chap. 36 : MM. Maurice Sarraut et Babin, directeur des ports maritimes, commissaire du Gouvernement. — Adoption.

Chap. 37 et 38. — Adoption.

Chap. 39 : MM. Brindeau et Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics. — Adoption.

Chap. 40 à 46. — Adoption.

Caisse des invalides de la marine :

Adoption des chapitres 1^{er} à 18.

Aéronautique et transports aériens :

Chap. 1^{er} à 10. — Adoption.

Chapitre 11 : MM. le général Hirschauer, rapporteur et René-Etienne Flandin, sous-secrétaire d'Etat à l'aéronautique. — Adoption.

Chap. 11 bis à 18. — Adoption.

Caisse nationale d'épargne :

Adoption des chapitres 1^{er} à 21.

Suspension et reprise de la séance.

6. — Scrutin pour la nomination de deux membres de la commission supérieure des caisses d'épargne. — Résultat nul faute de quorum.

7. — Lettre de M. le président de la Chambre des députés portant transmission d'une proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à réprimer la provocation à l'avortement et la propagande anticonceptionnelle. — Renvoi à la commission, nommée le 11 novembre 1910, chargée de l'examen d'une proposition de loi tendant à combattre la dépopulation par des mesures propres à relever la natalité. — N° 366.

8. — Reprise de la discussion du budget :

Suite de l'état A :